



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Uusimaa

Kantatien 51 Kirkkonummi– Kivenlahti vaikutus selvitys

8/2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen julkaisu

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN
JULKAISUJA 8 | 2010

Kantatien 51 Kirkkonummi–Kivenlahti vaikutusselvitys

Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Annamari Ruonakoski

Helsinki 2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN JULKAISUJA 8 | 2010
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2009, MML/VIR/MYY/287/09, © Karttakeskus, L4356

Edita Prima Oy, Helsinki, 2010

Julkaisu on saatavana myös internetistä:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>

ISSN 1798-8101 (painettu)
ISBN 978-952-257-059-8 (painettu)
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)
ISBN 978-952-257-060-4 (verkkojulkaisu)

Tekijät		Julkaisuaika	
Reijo Helaakoski, Mikko Seila, Annamari Ruonakoski		Huhtikuu 2010	
		Toimeksiantaja(t)	
		Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	
		Toimielimen asettamispäivä	
		—	
Julkaisun nimi			
Kantatien 51 Kirkkonummi–Kivenlahti vaikutusselvitys			
Tiivistelmä			
<p>Tässä työssä on arvioitu moottoritieksi rakenteilla olevan kantatie 51 Kirkkonummi–Kivenlahti-tieosuuden vaikutuksia liikenteeseen sekä alueen kuntien kehitykseen. Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita ja odotettavissa olevia vaikutuksia on selvitetty kunta- ja yritys haastattelujen avulla. Nyt toteutetussa ennen-vaiheessa havaittuja hankkeen orastavia vaikutuksia sekä moottoritieyhteyteen liittyviä odotuksia on nostettu esiin. Ennen-vaiheen tiedonkeruu muodostaa jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin rungon. Varsinaiset johtopäätökset voidaan tuottaa jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin yhteydessä. Ympäristövaikutukset on jätetty tarkastelun ulkopuolelle.</p>			
<p>Moottoritieyhteyden valmistumisen myötä liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja ajomukavuus paranevat etenkin liittymissä. Nopeutuva ja sujuvoituva liikenneyhteys helpottaa etenkin tien länsiosien asukkaiden autoillen tapahtuvaa työssäkäyntiä pääkaupunkiseudulla ja lisää asiointia tien varren keskuksissa. Myös etenkin viikonloppuisin tapahtuva mökki- ja muu vapaa-ajan liikenne hyötyy merkittävästi tien parantamisesta. Yritysasointi ja muut lyhytkestoiset pistäytymiset autolla pääkaupunkiseudun ja tarkastelualueen länsiosan välillä sujuvoituvat matka-aikojen muuttuessa nopeammiksi ja helpommin ennustettaviksi. Nämä hyödyt koskevat myös raskasta liikennettä ja muita kuljetuksia.</p>			
<p>Moottoritien valmistuminen Kirkkonummen ja Kivenlahden välille parantaa linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita. Merkittävintä on täsmällisyyden lisääntyminen ruuhkien vähentyessä sekä tielle liittymisen helpottuessa. Lisäksi tien tuoma hienoinen matka-aikojen lyhentyminen synnyttää myös suoria aikasäästöjä. Moottoritie parantaa suhteellisesti eniten henkilöautoliikenteen sujuvuutta, ja ilman muita toimenpiteitä tämä saattaa johtaa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden supistumiseen.</p>			
<p>Moottoritieyhteys lisää muuttoliikettä tienvarteen liikenteellisesti ja asuinympäristöltään edullisille alueille. Jo tien rakentamispäätös on vaikuttanut tienvarsialueen houkuttelevuuteen asuinpaikkana. Tarkastelualueen kuntien nettomuutto on ollut koko 2000-luvun selvästi positiivinen. Väestönkasvu on ollut joka kunnassa 1–3 % vuodessa. Voimakas muuttoliike luo kuitenkin ankariakin paineita kuntatalouteen palvelutarjonnan ja kunnallistekniikan lisäystarpeen vuoksi. Alueen kunnissa pientalojen hinnannousut ovat olleet suhteellisen säännönmukaisia.</p>			
<p>Kantatie 51 muodostaa alueellisesti merkittävän kehityskäytävän, jonka maankäyttöä tien parantamisen viivästyminen on rajoittanut lähinnä Kirkkonummen alueella. Tien tuntumassa on käynnissä lukuisia kaavoitushankkeita, joiden tavoitteena on keskittää asutusta ja yritystoimintaa tien ja rantaradan muodostamaan kehityskäytävään. Espoossa Länsiväylän varren työpaikka-alueen odotetaan täydentyvän moot-toritien jatkamisen myötä. Siuntiossa ja Inkoossa kaavoituksella osoitetaan lisää maankäyttöä tien tuntumaan.</p>			
<p>Haastatelluissa yrityksissä tien parantamista pidetään myönteisenä, imagoa parantavana ja toimintaoloja helpottavana kehityksenä. Etenkin niiden yritysten, joilla on kiinteät yhteydet pääkaupunkiseutuun, toimintaedellytykset paranevat liikkumisen nopeutumisen ja asiointin helpottumisen myötä. Kuljetuksia helpottaa etenkin liittymien parantaminen ja matka-aikojen ennakoitavuus. Kaupan edellytykset paranevat etenkin Kirkkonummella, jonne on suunnitteilla tilaa vievän kaupan yksiköitä. Lisäksi tieyhteyden parantamisella odotetaan olevan myönteinen vaikutus matkailu- ja vapaa-ajan palvelujen kuten retkeily-, golf- ja veneilymahdollisuuksien kysyntää.</p>			
Asiasanat			
Arviointi, ennen-jälkeen tutkimukset, tiehankkeet, vaikutukset, vaikutusselvitykset			
ISSN (painettu)	ISBN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)	ISBN (verkkojulkaisu)
1798-8101	978-952-257-059-8	1798-8071	978-952-257-060-4
Kokonaissivumäärä	Kieli		Hinta
64	Suomi		—
Julkaisija	Paino		
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Edita Prima Oy		

Författare Reijo Helaakoski, Mikko Seila, Annamari Ruonakoski		Publiceringstid April 2010	
		Uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen	
		Organets tillsättningsdatum —	
Titel Stamväg 51 Kyrkslätt–Stensvik konsekvensutredning			
Referat I detta arbete bedöms konsekvenserna för trafiken och kommunernas utveckling när vägvägsnittet Kyrkslätt–Stensvik på stamväg 51 byggs till motorväg. Materialet som har använts är allmänt tillgängliga statistiker och register. Nuvarande och sannolika konsekvenser har utretts med kommun- och företagsintervjuer. Projektets gryende konsekvenser samt förväntningarna på den nya motorvägsförbindelsen har lyfts fram i förstudiefasen som nu har behandlats. Datainsamlingen i förstudiefasen bildar i efterstudiefasen konsekvensbedömningens stomme. De egentliga slutledningarna kan göras i efterstudiefasens konsekvensbedömning. Miljökonsekvenserna har inte inlemmats i utredningen. När motorvägsförbindelsen är färdig löper trafiken smidigare och säkrare, framförallt i anslutningarna, och farbarheten förbättras. En snabbare och smidigare trafikförbindelse underlättar arbetspendling med bil till huvudstadsregionen, särskilt för dem som bor längs vägen i väster, och ökar servicebesöken i centrumen längs vägen. Trafiken till sommarstugorna och annan fritidstrafik, speciellt under veckoskiftet, har betydande nytta av vägförbättringen. Företagsbesök och andra korta avstickare med bil mellan huvudstadsregionen och granskningsområdets västra del blir smidigare när restiden blir kortare och lättare kan förutses. Den tunga trafiken och andra transporter drar också nytta av detta. Motorvägen förbättrar trafikförhållandena för busstrafiken mellan Kyrkslätt och Stensvik. Tidtabellerna kan hållas betydligt bättre när trafikköerna minskar och det blir lättare att ansluta till vägen. Kortare restiderna på den nya vägen ger också direkta tidsinbesparingar. Motorvägen ökar relativt sett mest trafikframkomligheten för personbilstrafiken, och om inga andra åtgärder vidtas kan kollektivtrafikens färdssättsandel minska. Motorvägsförbindelsen ökar flyttningsrörelsen till områden vid vägen som trafikmässigt och med hänsyn till boendemiljön är fördelaktiga. Beslutet om att bygga vägen har redan inverkat på vägkantsområdets attraktion som bostadsplats. Kommunernas nettoinflyttning har under hela 2000-talet varit klart positiv i det granskade området. Alla kommuner har haft en 1-3 % årlig befolkningstillväxt. Den kraftiga flyttningsrörelsen anstränger dock kommunekonomin hårt när serviceutbudet och kommunaltekniken måste byggas ut. Prisstegringarna på småhus i områdets kommuner har varit förhållandevis regelmässiga. Stamväg 51 bildar en regionalt betydande utvecklingskorridor, där markanvändningen på grund av den fördröjda vägförbättringen närmast har begränsats till Kyrkslätt. Nära vägen pågår många planläggningsprojekt, vars mål är att koncentrera bosättning och företagsverksamhet i utvecklingskorridoren som vägen och kustbanan bildar. Kompletteringsutbyggnad av arbetsplatsområdet vid Västerleden i Esbo förväntas när motorvägen byggs. I Sjundeå och Ingå anvisas mera markanvändning nära vägen. De intervjuade företagen anser att vägförbättringen ger en positiv utveckling som förbättrar bilden och verksamhetsförhållandena. Speciellt de företag som har fasta förbindelser till huvudstadsregionen får bättre verksamhetsförutsättningar när resorna går fortare och det blir lättare att sköta ärenden. Särskilt bättre anslutningar och bättre förutsägbarhet gällande restider underlättar transporter. Förutsättningarna för handeln blir bättre, framförallt i Kyrkslätt, där butiksenheter med varor som kräver mycket utrymme planeras. Den förbättrade vägförbindelsen väntas också ha positiv inverkan på efterfrågan på turist- och fritidstjänster, såsom möjligheter till strövtåg, golf och båtliv.			
Nyckelord Bedömning, före-efter studier, vägprojekt, konsekvenser, konsekvensutredningar			
ISSN (tryckt) 1798-8101	ISBN (tryckt) 978-952-257-059-8	ISSN (elektronisk) 1798-8071	ISBN (elektronisk) 978-952-257-060-4
Sidoantal 64	Språk Finska		Pris —
Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen		Tryck Edita Prima Oy	

ESIPUHE

Tiehankkeiden vaikutukset alkavat jo ennen tien valmistumista, kun esimerkiksi liikenteellisten olosuhteiden muutosta ennakoiva asuin- ja toimitila-alueiden kaavoitus ja rakentaminen vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen. Liikenteelliset vaikutukset sekä alueiden kehitykseen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat eripituisilla viiveillä tiehankkeiden valmistumisen jälkeen.

Tässä työssä arvioidaan moottoritieksi rakenteilla olevan Kirkkonummi-Kivenlahti-tieosuuden vaikutuksia liikenteeseen sekä tarkastelualueen kuntien kehitykseen. Ennen-vaiheessa tiedonkeruun tuloksena syntyy läpinäkyvä, toistettava ja vertailun mahdollistava aineisto myöhemmän ajankohtana laadittavaa jälkeen-vaiheen vaikutusarviointia varten. Vaikutustiedon keräämisen tavoitteena on ensimmäisessä työvaiheessa kerätä ennen-vaiheeseen liittyvä lähtöaineisto ja jo ennalta todettavissa oleva vaikutustieto hyvissä ajoin ennen hankkeen valmistumista. Vastaavan tiedon kerääminen hankkeen valmistumisen jälkeen mahdollistaa tieosuuden rakentamisesta aiheutuneiden vaikutusten tunnistamisen ja suuruuden määrittämisen.

Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita ja odotettavissa olevia vaikutuksia on selvitetty kunta- ja yrityshaastattelujen avulla. Ympäristövaikutukset on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeen-arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen.

Työtä on ohjannut projektiryhmä, johon ovat kuuluneet Pekka Räty (pj.), Mirja Hyvärinta ja Minna Weurlander Uudenmaan ELY-keskuksesta sekä Aija Aunio Kirkkonummen kunnasta. Selvityksen laatimisesta ovat vastanneet Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä.

Helsingissä huhtikuussa 2010

Uudenmaan ELY-keskus

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	11
1.1	Hankkeen esittely	11
1.2	Suunnitteluhistoria	12
1.3	Kaavoitus	13
2	TYÖN RAJAUS JA MENETELMÄT	14
2.1	Tarkastelualue	14
2.2	Menetelmät	15
2.3	Vaikutusteemat	15
2.4	Jälkiarvioinnin ajoitus	16
3	LIIKENNEJÄRJESTELMÄTASON VAIKUTUKSET	17
3.1	Liikenteelliset vaikutukset	17
3.1.1	Liikennemäärien kehitys	17
3.1.2	Liikenneturvallisuuden kehitys	19
3.1.3	Hankkeen kannattavuus ja perustelut	22
3.2	Vaikutukset liikkumiseen	22
3.2.1	Työssäkäynti ja työasiamatkat	22
3.2.2	Vapaa-ajan liikkuminen ja matkailu	23
3.2.3	Joukkoliikenne	24
3.2.4	Kulkumuotojakauma ja reittisiirtymät	26
4	VAIKUTUKSET VÄESTÖNKEHITYKSEEN, ASUMISEEN JA KIIINTEISTÖMARKKINOIHIN	29
4.1	Väestönkehitys	29
4.2	Muuttoliike	29
4.3	Asutuksen sijoittuminen	30
4.4	Vaikutukset kiinteistömarkkinoihin	31
5	VAIKUTUKSET KUNTIEN MAANKÄYTTÖÖN JA TOIMINNALLISEEN KEHITYKSEEN	33
5.1	Espoo	33
5.2	Kirkkonummi	34
5.3	Siuntio	37
5.4	Inkoo	39
5.5	Tarkastelualueen kunnille yhteiset näkökohdat	40
6	VAIKUTUKSET YRITYSTOIMINTAAN	42
6.1	Yritykset ja työpaikat	42
6.2	Yritysten toimintaedellytykset	43
6.3	Yritysnäkökulmia tarkastelualueelta	45
7	YHTEENVETO	47
8	KIRJALLISUUSLUETTELO	51
9	LIITTEET	52

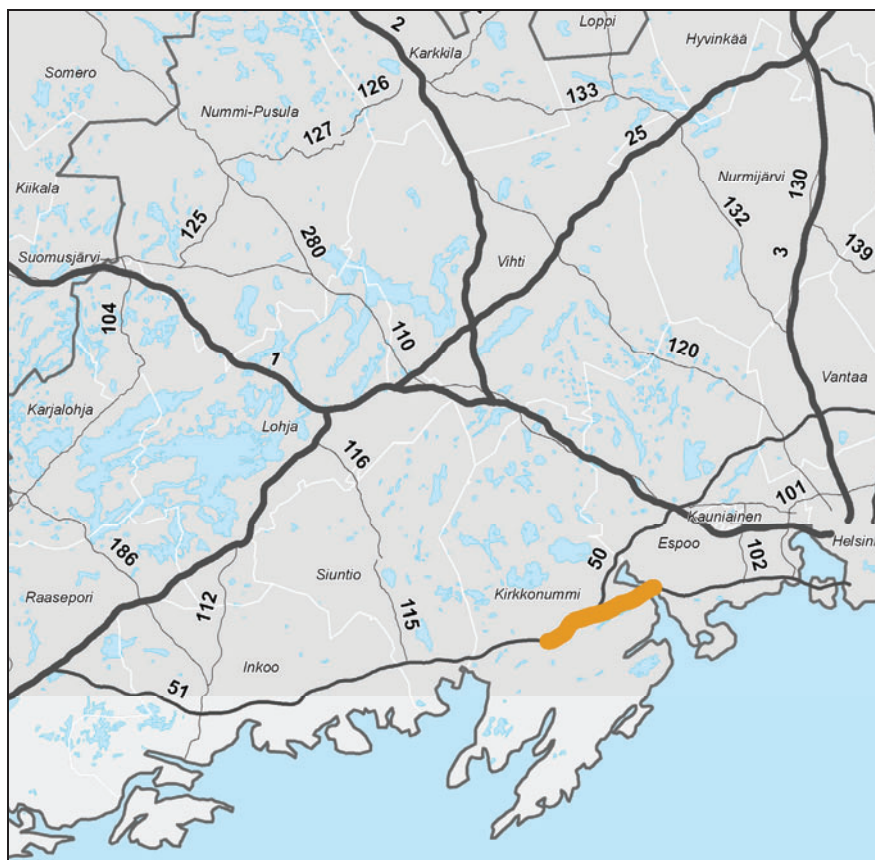
1 JOHDANTO

1.1 Hankkeen esittely

Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Raaseporiin ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä se on yksi Suomen vilkkaimmista kaksikaistaisista tieyhteyksistä. Kirkkonummella kantatie on alueen tärkein päätie. Tieosuuden rakentaminen moottoritieksi käynnistyi vuoden 2010 alussa. Hankkeen oletetaan valmistuvan noin vuonna 2013.

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen Munkinmäen eritasoliittymästä nykyisen moottoritien päähän Kivenlahdessa. Koko osuuden tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2007. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- kantatien rakentaminen 2-ajorataiseksi noin 10 kilometrin osuudelta
- uudet Tolsan, Jorvaksen ja Sarvvikin eritasoliittymät
- Inkilän / Kehä III:n eritasoliittymän parantaminen
- kevyen liikenteen järjestelyitä
- rinnakkaistieverkon täydentämisiä ja yksityistiejärjestelyitä
- melusteita noin 3 km osuudelle
- Vihersillan rakentaminen Finnträskin kohdalle.



Kuva 1 Maantieverkko ja kantatien 51 tieosuus Kirkkonummi–Kivenlahti.

Tiehankkeiden toteuttamiseen ja varsinkin moottoriteiden rakentamiseen liittyy odotuksia siitä, miten liikenteellisten olosuhteiden ja saavutettavuuden paraneminen vaikuttavat alueiden kehitykseen. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan arvioida kattavasti tiehankkeita suunniteltaessa johtuen ehkä siitä, että vaikutusten selvittäminen ennakolta on vaikeaa. Muut kuin tieyhteyksien laadusta riippuvat ja usein hyvinkin paikalliset tekijät vaikuttavat alueiden kehitykseen voimakkaasti.

Tiehankkeiden vaikutukset alkavat jo ennen tien valmistumista, kun esimerkiksi liikenteellisten olosuhteiden muutosta ennakoiva asuin- ja toimitila-alueiden kaavoitus ja rakentaminen vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen. Liikenteelliset vaikutukset ilmenevät heti tieosuuden avaamisen jälkeen. Alueiden kehitykseen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat eripituisilla viiveillä tiehankkeiden valmistumisen jälkeen.

Tässä työssä arvioidaan rakenteilla olevan Kirkkonummi–Kivenlahti-tieosuuden vaikutuksia liikenteeseen sekä tarkastelualueen kuntien kehitykseen (ennen-vaihe). Samalla valmistaudutaan kantatien 51 vaikutusten kattavaan arviointiin myöhempänä ajankohtana (jälkeen-vaihe). Työssä esitetään vaikutusten arvioinnissa tarvittava tieto ja keräämistapa, mikä helpottaa myöhempää arviointia. Tiedot on kerätty ja raportoitu ennen tien rakentamisen käynnistämistä, koska siten voidaan dokumentoida tietoja ennen kaikkea niistä vaikutuksista, joita ei voida tai on vaikea selvittää jälkeen-vaiheessa. Ennen-vaiheen tiedonkeruu vähentää myös jälkeen-vaiheen työmäärää ja muodostaa jälkeen-vaiheen arviointikehikon.

1.2 Suunnitteluhistoria

Kantatie 51 välillä Kirkkonummi–Kivenlahti yleissuunnitelma valmistui vuonna 1983. Yleissuunnitelmaa tarkistettiin vuonna 1989.

Kantatien 51 parantamista moottoritieksi koskeva tiesuunnitelma Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä valmistui vuonna 1994, ja se hyväksyttiin vuonna 1999. Hyväksytty tiesuunnitelma käsittää kantatien osuuden Munkinmäen eritasoliittymästä Kirkkonummella nykyisen moottoritien (Länsiväylän) länsipäähän Espoonlahdessa.

Uudenmaan tiepiiri laati vuonna 1998 kantatien 51 kehittämisselvityksen, jonka tavoitteena oli keventää tiesuunnitelman moottoritieratkaisua rakentamiskustannuksiltaan edullisemmaksi. Lisäksi tavoitteena oli tutkia toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa ennen kantatien moottoritieksi parantamista.

Kantatien 51 osuudelle Jorvas–Inkilä valmistui tiesuunnitelman muutossuunnitelma vuonna 2001. Osuudelle Inkilä–Kivenlahti valmistui tiesuunnitelman muutossuunnitelma vuonna 2004. Niin ikään vuonna 2004 valmistui tiesuunnitelman muutossuunnitelma kantatien osuudelle Kirkkonummi–Jorvas. Lisäksi vuonna 2009 tehtiin tiesuunnitelman muutos Espoonlahden kohdalla.

1.3 Kaavoitus

Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaikkien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet pitkälle tulevaisuuteen. Ympäristöministeriö vahvisti kaavan marraskuussa 2006. Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava on parhailaan ympäristöministeriön vahvistettavana.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyö on jo käynnistynyt. Maakuntakaavan uudistamisessa on kyse vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan ja maakuntavaltuuston hyväksymän 1. vaihemaakuntakaavan uudelleen tarkastelusta. Kaavan sisällön merkittävyyden vuoksi käytetään nimitystä maakuntakaavan uudistaminen. Kaavatyön pääpaino on yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Lisäksi selvitetään virkistys- ja viheryhteystarpeet, kulttuurimaisema-alueet ja luontokohteet sekä maatalousalueet.

Kantatien 51 kehityskäytävän mahdollisuuksia käsitellään muun muassa Maakuntakaavan rakennemallityössä (Uudenmaan liitto 2009) sekä Lännettiet-kehityskäytäväselvityksessä (Uudenmaan liitto 2009).

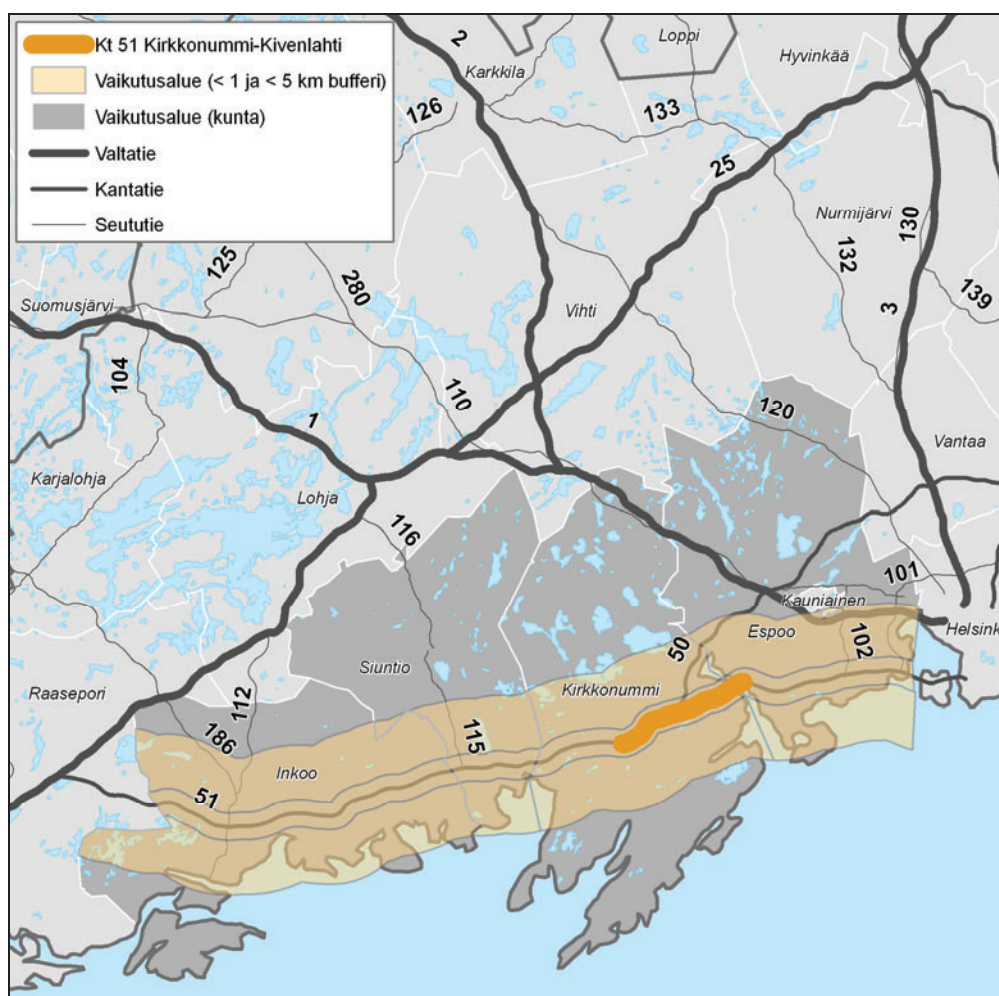
Yleis- ja asemakaavoitus

Vuonna 1995 valmistui Kirkkonummen tieverkkosuunnitelma, joka laadittiin yleiskaavoituksen pohjaksi. Siinä tavoiteverkon rungon muodostivat moottoriväylätasoiset kantatie 51, Kehä III ja Turunväylä. Yleiskaavaehdotus laadittiin suunnitelman mukaisesti ja yleiskaava hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 18.12.1997 ja sai lainvoiman 13.9.2000. Tieverkkosuunnitelma päivitettiin viimeksi vuonna 2008. Kunnan kaavoitus on rakentunut tukemaan tiesuunnitelman toteuttamista. Liikennekäytävän tuntumassa on vireillä useita osayleiskaavoja ja asemakaavoja, joista osaa kuvataan lähemmin luvussa 5.

2 TYÖN RAJAUS JA MENETELMÄT

2.1 Tarkastelualue

Tarkastelualueen muodostavat kantatiehen 51 maantieteellisesti kuuluvat Espoon kaupunki, Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon kunnat sekä kantatien 51 varsi edellä mainittujen kuntien osalta yhden ja viiden kilometrin säteellä tien molemmin puolin (kuva 2). Yhteysvälin alueellista kehitystä tarkastellaan yhtäältä kuntia keskenään vertaillen sekä yleisemmällä tasolla kokonaisuutena. Kansainvälistä ulottuvuutta ei ole otettu tarkastelun piiriin.



Kuva 2 Tarkastelualueet.

2.2 Menetelmät

Vaikutustiedon keräämisen tavoitteena on ensimmäisessä työvaiheessa kerätä ennen-vaiheeseen liittyvä lähtöaineisto ja jo ennalta todettavissa oleva vaikutustieto hyvissä ajoin ennen hankkeen valmistumista. Vastaavan tiedon kerääminen hankkeen valmistumisen jälkeen mahdollistaa tieosuuden rakentamisesta aiheutuneiden vaikutusten tunnistamisen ja suuruuden määrittämisen. Ennen-vaiheen tiedonkeruu toimii samalla lähtöaineistona ja runkona hankkeen valmistumisen jälkeiselle jälkiarvioinnille.

Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita ja odotettavissa olevia vaikutuksia on selvitetty kunta- ja yrityshaastattelututkimuksen avulla (haastatellut tahot ja haastatteluteemat on esitetty liitteissä 1–3). Kunta- ja yrityshaastattelut muodostavat rungon luvuille 5 ja 6.

2.3 Vaikutusteemat

Ennen-vaiheessa tiedonkeruun tuloksena syntyy läpinäkyvä, toistettava ja vertailun mahdollistava aineisto jälkeen-vaiheen vaikutusarviointia varten. Työssä arvioitavat vaikutukset ryhmitellään seuraavasti:

- liikennejärjestelmätason vaikutukset
 - liikenteelliset vaikutukset
 - vaikutukset liikkumiseen
- vaikutukset väestönkehitykseen ja asumiseen
- vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen
- vaikutukset kiinteistömarkkinoihin.
- vaikutukset yritystoimintaan

Taulukossa 1 on kuvattu vaikutusteemat ja lähtökohtainen tarkastelualue, johon kantatien 51 parantamisen välillä Kirkkonummi–Kivenlahti oletetaan vaikuttavan. Kutakin vaikutusteemaa kuvataan muuttujilla ja mittareilla. Ympäristövaikutukset on jätetty tarkastelun ulkopuolelle.

Taulukko 1 Työssä arvioitavat vaikutusteemat, muuttujat ja mittarit.

VAIKUTUSTEEMAT JA MUUT- TUJAT	MITTARI	TARKASTELU- ALUE
Liikenteelliset vaikutukset		
Liikennemäärät	Liikennemäärien kehitys (KVL, KVLRAS)	Kt 51
Liikenneturvallisuus	HEVA-onnetomuuksien, kuolemaan joh- taneiden onnettomuuksien määrä ja on- nettomuustiheys	Kt 51
Hankkeen kannattavuus	Hyöty-kustannussuhde	–
Vaikutukset liikkumiseen		
Työssäkäynti	Työssäkäyntivirtojen määrä	Kunta, vyöhykkeet
Matkustajamäärä	Junamatkustajamäärät	Kunta
Vapaa-ajan liikkuminen	Haastattelut	Kunta
Joukkoliikenne	Haastattelut, linja-auto- ja junaliikenteen tarjonta	Kunta
Logistiset vaikutukset	Haastattelut	Kunta
Liikkumiskäyttäytyminen	Kulkumuotojakauma	Kunta
Vaikutukset väestönkehityk- seen, asumiseen, kiinteistö- markkinoihin ja maankäyttöön		
Väestö	Väkiluku	Kunta, vyöhykkeet
Muuttoliike	Kokonaisnettomuutto	Kunta
Asuminen	Asuinrakennusten lukumäärä	Kunta, vyöhykkeet
Asuintalojen hinta	Hinta euroa	Kunta
Asuintalotonttien hinta	Hinta euroa / m ²	Kunta
Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen	Haastattelut	Kunta, kt 51
Vaikutukset yritystoimintaan		
Yritystoimipaikat	Yritystoimipaikkojen määrä	Kunta
Työpaikat	Työpaikkamäärä, työllinen työvoima	Kunta, vyöhykkeet
Yritysten toimintaedellytykset	Haastattelut	Kunta

2.4 Jälkiarvioinnin ajoitus

Ajoitus on olennainen asia jälkeen-vaiheen vaikutusten tiedonkeruussa ja arvioinnissa. Eri vaikutusteemoihin liittyvät vaikutukset tapahtuvat erilaisilla aikaviiveillä. Tämä vaikutusten vaiheittainen toteutuminen on otettava huomioon jälkiarvioinnin ohjelmoinnissa. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeen-arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen. Eri teemoista on mahdollista tehdä suppeampia vaikutusselvityksiä jo aikaisemmin, mutta oman viiveensä luo tilastointi. Useita teemoja koskevat tilastotiedot valmistuvat 2–3 vuoden viiveellä.

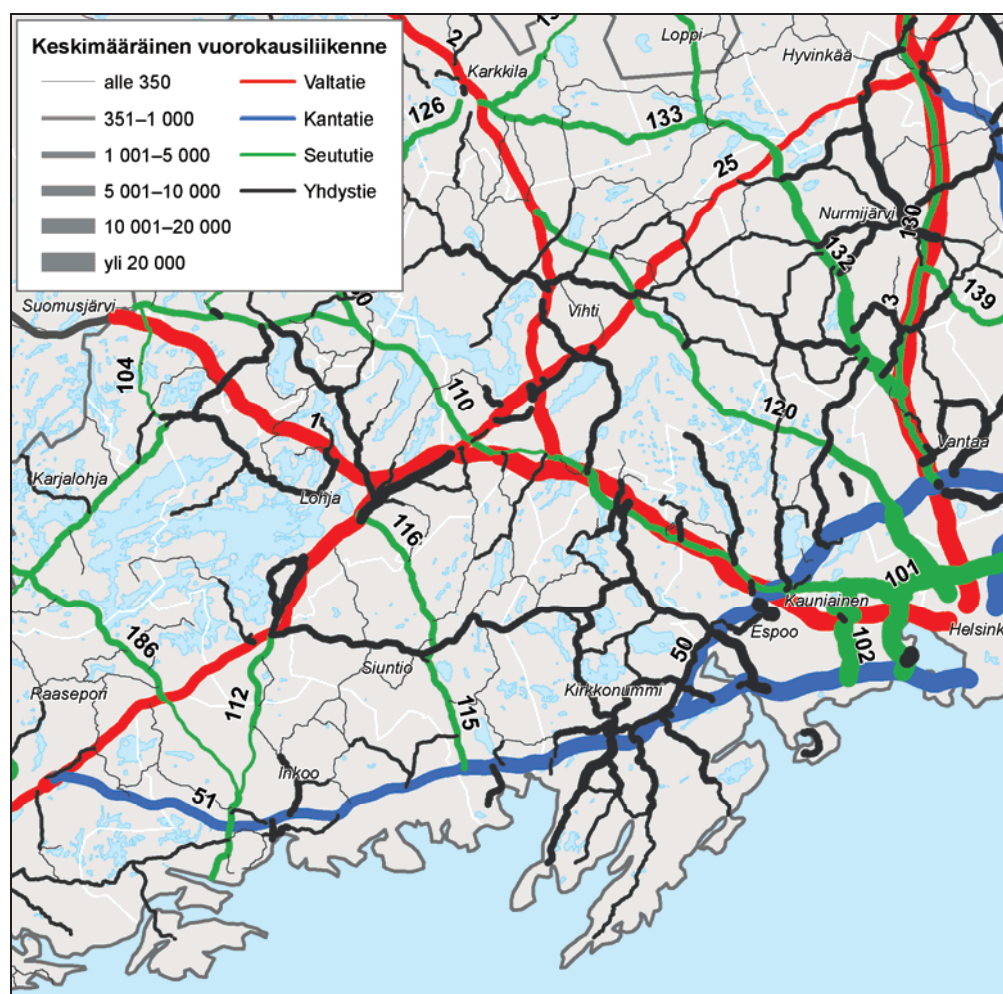
Tiehankkeiden jälkiarvioinnin ohjeiksi (Ristikartano ym., 2005) mukaan on suositeltu, että jälkiarviointi tehdään laajimmillaan kolmessa vaiheessa. Ensin heti hankkeen valmistumisen jälkeen arvioidaan rakentamisvaiheen teknistaloudellinen toteutuminen. Noin 1–2 vuotta liikenteelle avaamisen jälkeen selvitetään hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia ja muita lyhyellä aikavälillä havaittavissa olevia vaikutuksia. Suurimmille hankkeille selvitetään edellisten lisäksi vielä laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia noin 5–7 vuotta liikenteelle avaamisen jälkeen.

3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄTASON VAIKUTUKSET

3.1 Liikenteelliset vaikutukset

3.1.1 Liikennemäärien kehitys

Liikennemäärien kehitystä arvioidaan tierekisteritietojen ja liikenteen automaattisten mittauspistetietojen (LAM) pohjalta. Kuvassa 3 on esitetty suunnittelualueen ja sen lähiseutujen liikennemäärät ja toiminnallinen luokka vuonna 2009. Suurimmat liikennemäärät kantatiellä 51 kohdistuvat välille Kehä I–Kehä II, missä kulkee runsaat 68 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kehä II:n ja Suomenojan välillä kulkee noin 48 000 ja Suomenojan ja Kivenlahden välillä noin 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suunnittelualueella liikennemäärä on 16 000–20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kirkkonummelta länteen kantatien liikennemäärät pienenevät selvästi ollen noin 5 000–11 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 3 Maantieverkon keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2009 toiminnallisen luokan mukaan (lähde: Tierekisteri).

Taulukossa 2 on esitetty suunnittelualueen liikennemäärien kehitys kantatiellä 51 sijaitsevien LAM-pisteissä ja keskeisimmillä rinnakkaisteilla vuosina 2001–2008. Liikennemäärät ovat kasvaneet Soukan mittauspisteestä selvästi yli maan keskiarvon, Sundsbergin ja Jorvaksen mittauspisteessä maan keskiarvon mukaisesti sekä Hanasaaren mittauspisteessä alle maan keskiarvon. Kirkkonummi–Kivenlahti välillä sijaitsevilla Sundsbergin ja Soukan mittauspisteissä liikennemäärät ovat kasvaneet vuosina 2001–2008 noin 12–21 % eli vuodessa keskimäärin vajaasta kahdesta prosentista kolmeen prosenttiin. Tieliikenteen kasvu on ollut 2000-luvulla kaikilla maanteilla keskimäärin noin 2 % vuodessa ja pääteillä hieman tätä suurempaa.

Taulukko 2 Liikennemäärien kehitys kantatien 51 LAM-pisteissä vuosina 2001–2008 sekä keskeisimmillä rinnakkaisteilla (lähde: Tiehallinto).

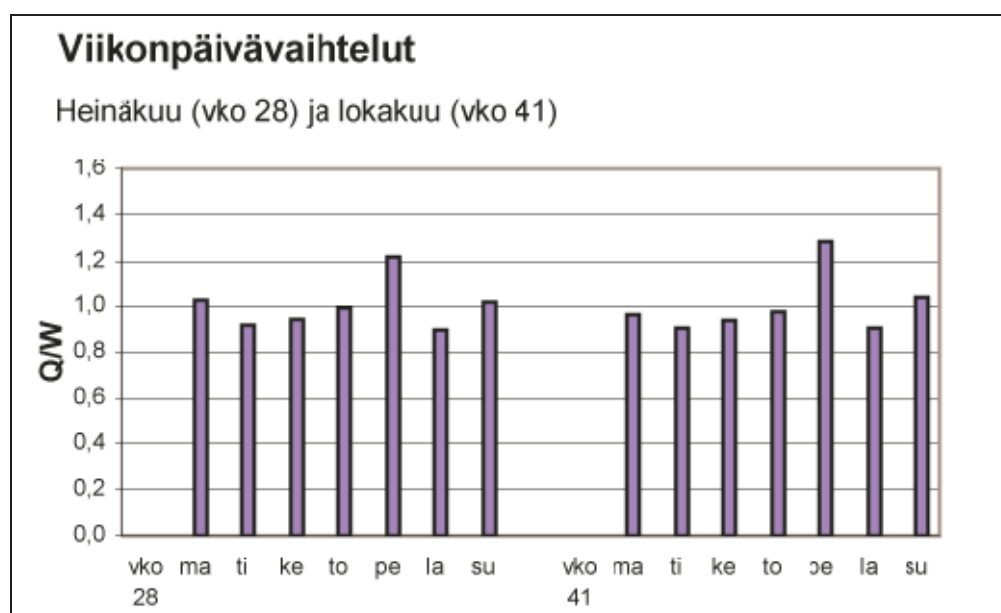
LAM-piste	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)								01–08 (abs)	01–08 (%)
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Hanasaari	59 606	59 496	58 052	58 484	60 975	59 624	60 952	59 818	212	0,4 %
Soukka	20 999	22 082	22 858	24 263	25 078	25 272	25 775	25 347	4 348	20,7 %
Sundsberg	14 117	14 523	15 559	14 609	15 956	15 856	16 022	15 781	1 664	11,8 %
Jorvas	18 656	19 372	19 273	19 737	20 551	20 216	20 266	19 939	1 283	6,9 %

LAM-piste	Raskaiden ajoneuvojen KVL (KVLRAS)								01–08 (abs)	01–08 (%)
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Hanasaari	4 086	3 990	3 341	3 526	3 999	4 135	4 491	4 393	307	7,5 %
Soukka	939	969	1 037	1 110	1 128	1 158	1 124	1 097	158	16,8 %
Sundsberg	533	571	584	627	675	693	641	606	73	13,7 %
Jorvas	1 139	1 189	1 209	1 273	1 443	1 448	1 357	1 335	196	17,2 %

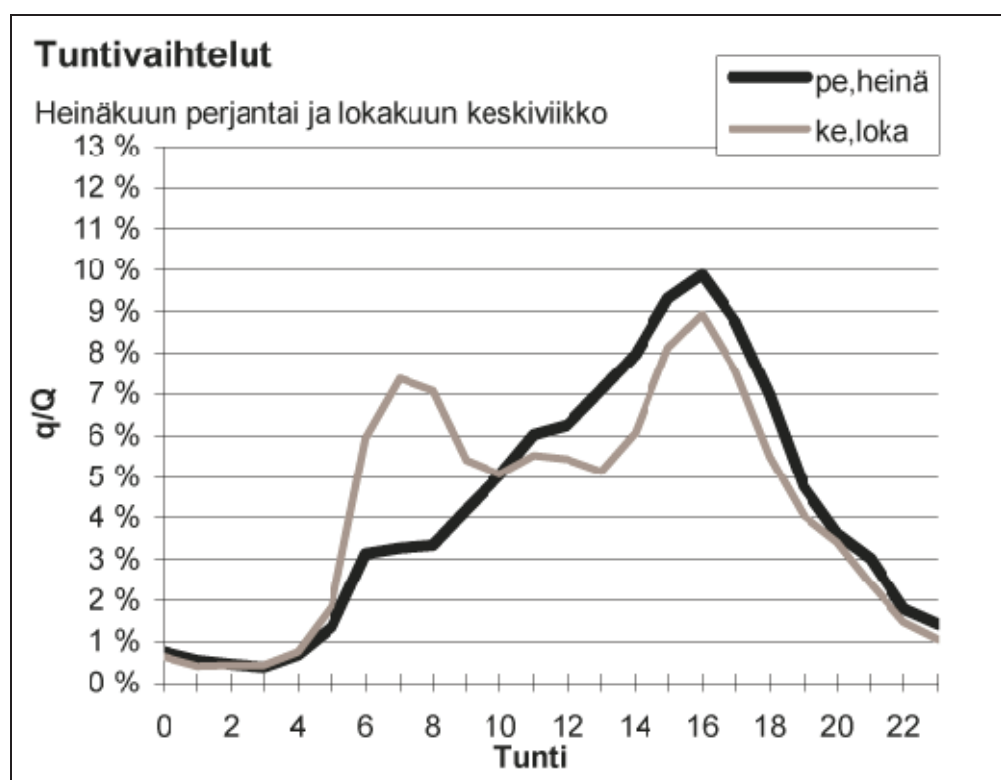
Tienro / alkuosa / etäisyys - loppuosa / etäisyys	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
11246	1 166	1 201	1 214	1 256	1 158	1 181	1 205	1 215
11253 / 1 / 0 - 1 / 1769	4 204	4 203	5 124	5 380	5 649	5 734	4 623	4 854
11253 / 1 / 1769 - 1 / 4903	4 082	4 204	4 196	4 406	4 626	4 695	4 224	4 435
11269 / 1 / 0 - 1 / 1023	13 882	14 912	15 508	16 283	17 097	15 188	15 310	16 076
11269 / 1 / 1023 - 1 / 5909	2 823	4 849	5 043	5 295	5 560	1 689	1 703	1 788
11271 / 1 / 0 - 1 / 500	3 444	3 138	3 264	3 427	3 598	3 132	3 157	3 315
11271 / 1 / 500 - 1 / 3164	1 441	1 169	1 181	1 222	1 264	1 368	1 395	1 406
11281	3 613	3 721	3 870	4 064	4 554	4 622	4 659	2 737
11311 / 1 / 0 - 1 / 2543	2 831	2 831	3 440	3 612	3 793	3 850	3 325	3 491

Kuvassa 4 on esitetty Jorvaksen LAM-pisteen liikenteen viikonpäivävaihtelut vuoden 2008 heinäkuussa (viikko 28) ja lokakuussa (viikko 41). Liikenne on molempina ajankohtina hyvin samankaltaista. Selvimpänä poikkeavuutena voidaan mainita lokakuun maanantain hieman pienempi ja perjantain hieman suurempi liikenne.

Liikenteen tuntivaihtelut Jorvaksen LAM-pisteessä vastaavat pääkaupunkiseudun pääväylien vaihteluja. Viikkaimpien tuntien osuus koko vuorokauden liikenteestä on vajaa 10 %. Vaihtelut vastaavat ajallisesti normaali liikenteen vaihteluja. Lokakuun tuntivaihteluja tarkasteltaessa erottuvat aamun ja ilta-päivän työmatkaliikenne. Heinäkuun tuntivaihtelussa selvä aamuhuippu jää saavuttamatta, mutta sen sijaan ilta-päivän huippu on entistäkin selkeämpi. Osaltaan tähän vaikuttaa se, että heinäkuussa tarkastelupäivä on perjantai. Tällöin liikenne muodostuu vapaa-ajan liikenteen lisäksi työmatkaliikenteestä.



Kuva 4 Liikenteen viikonpäivävaihtelut Jorvaksen LAM-pisteessä vuoden 2008 heinä- ja lokakuussa (lähde: Tiehallinto).

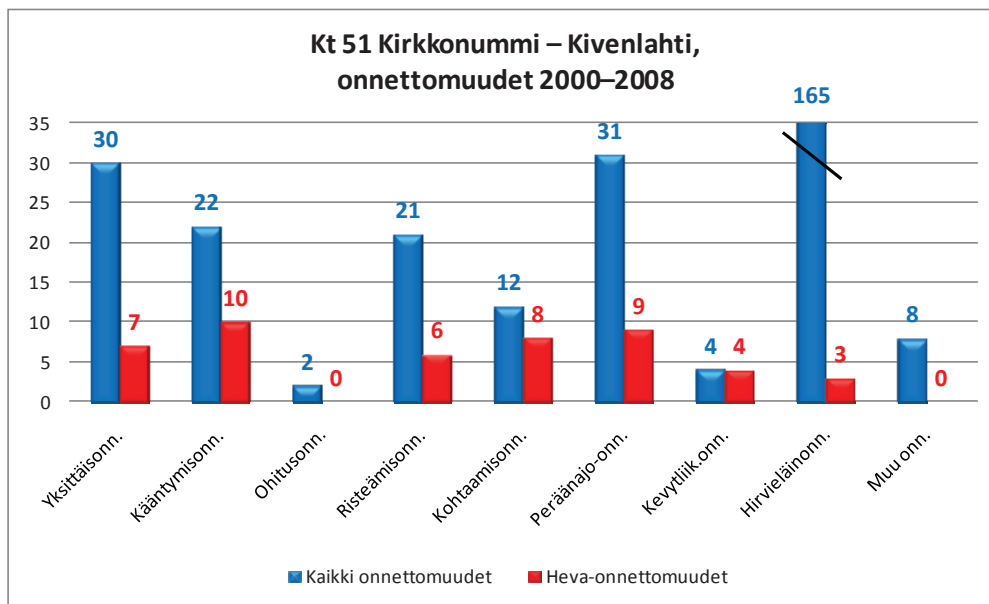


Kuva 5 Liikenteen tuntivaihtelut Jorvaksen LAM-pisteessä vuoden 2008 heinäkuussa (perjantai) ja lokakuussa (keskiviikko) (lähde: Tiehallinto).

3.1.2 Liikenneturvallisuuden kehitys

Liikenneturvallisuutta arvioidaan ennen-tilanteessa vuosien 2000–2008 onnettomuuksien avulla. Tarkasteluvälillä tapahtui yhteensä 295 liikenneonnet-

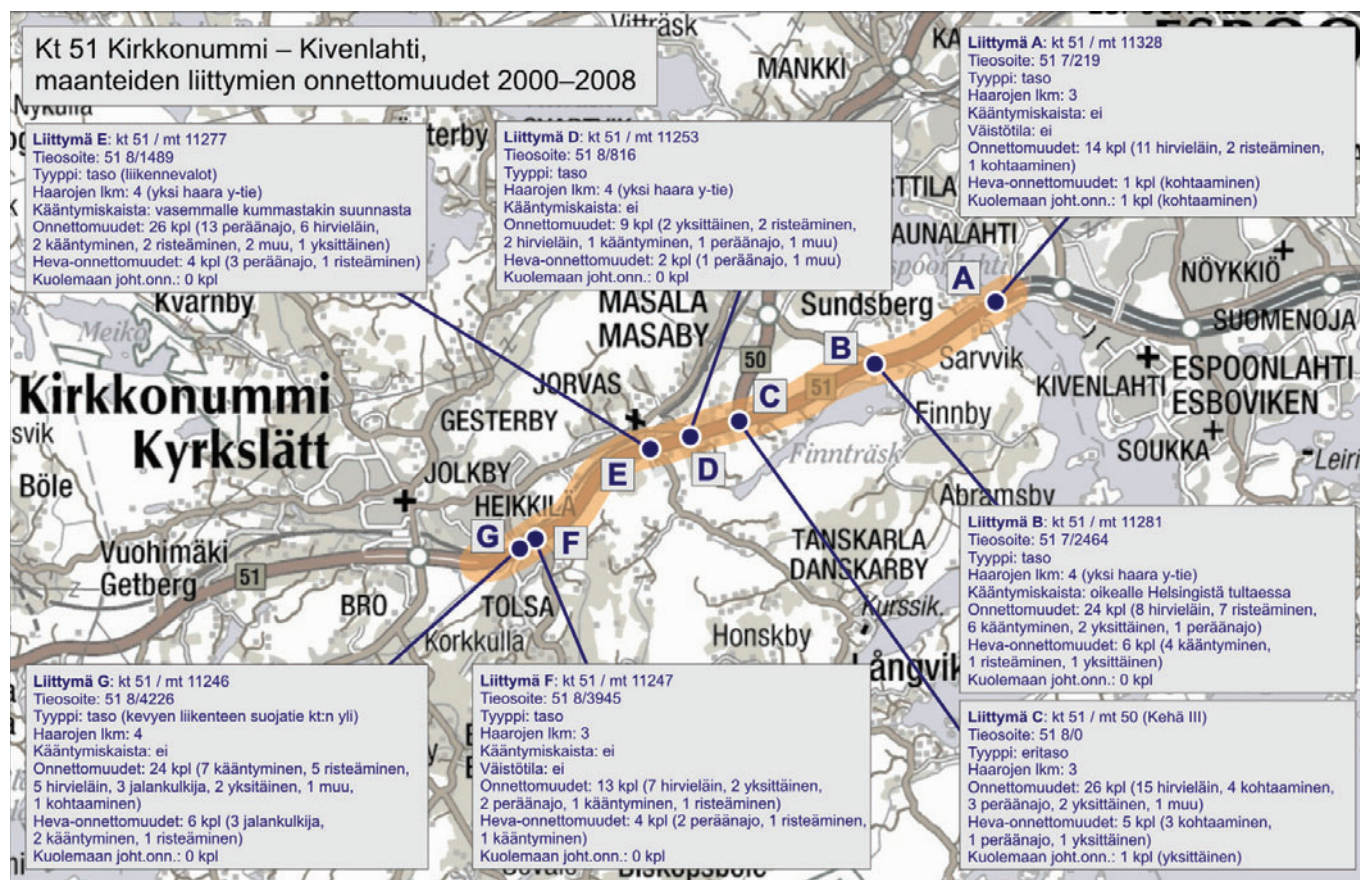
tomuutta, joista 47 johti henkilövahinkoon. Yli puolet kaikista onnettomuuksista oli eläinonnettomuuksia, joiden voidaan olettaa vähenevän ratkaisevasti uuden moottoritieosuuden valmistumisen jälkeen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui kaksi (kaksi kuolonuhria). Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuivat liittymien läheisyydessä (kohtaamis- ja yksittäisonnettomuus). Runsas viidennes henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kääntymisonnettomuuksia (kuva 6). Seuraavaksi yleisimmät henkilövahinkoon johtaneet onnettomuusluokat olivat peräänajo-, kohtaamis- ja yksittäisonnettomuudet.



Kuva 6 Kirkkonummi–Kivenlahti-välin vuosina 2000–2008 tapahtuneiden onnettomuuksien onnettomuusluokat (lähde: Onnettomuusrekisteri).

Kirkkonummi–Kivenlahti-välillä on seitsemän maanteiden liittymää (kuva 7), joissa on tapahtunut yhteensä 136 onnettomuutta vuosina 2000–2008 (46 % koko tarkasteluvälin onnettomuuksista). Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia liittymissä tapahtui 28, mikä on 60 % koko tarkasteluvälin onnettomuuksista.

Liittymät voidaan onnettomuuksien puolesta jakaa karkeasti kahteen luokkaan: ne joissa on tapahtunut noin yksi onnettomuus joka vuosi ja ne joissa on tapahtunut noin 2,5 onnettomuutta joka vuosi. Onnettomuuksien perusteella turvallisimpia liittymiä ovat maanteiden 11328, Vanhan Jorvaksentien (A), 11253, Vanhan Rantatien (D) ja 11247, Porkkalantien (F) liittymät, joissa on tapahtunut noin yksi onnettomuus joka vuosi. Pahimpia liittymiä ovat liikennevalo-ohjattu maantien 11277, Hirsalantien (E) liittymä, maantien 11246, Tolsantien (G) liittymä sekä maantien 11281, Sundsbergintien (B) liittymä. Kirjain tienumeron ja tien nimen perässä viittaa kuvaan 7, jossa on esitetty maanteiden liittymien onnettomuudet vuosina 2000–2008. Lisäksi Tolsantien liittymässä vuonna 2009 tapahtuneessa onnettomuudessa kuoli yksi ihminen.



Kuva 7 Maanteiden liittymien onnettomuudet Kirkkonummi–Kivenlahti-välillä vuosina 2000–2008 (lähde: Onnettomuusrekisteri).

Taulukossa 3 on esitetty vuosien 2000–2008 keskimääräinen onnettomuustiheys koko kantatien 51 osuudella sekä tieosuudella Kirkkonummi–Kivenlahti. Onnettomuustiheys on kantatiellä selvästi yli pääteiden keskiarvon, joka oli vuonna 2008 noin 12 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km. Suunnittelualueella onnettomuustiheys on ollut 2000-luvulla keskimäärin vuodessa noin 51 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km.

Taulukko 3 Onnettomuustiheys kantatien 51 eri tieosuuksilla vuosina 2000–2008 (lähde: Onnettomuusrekisteri).

Tieosuus	Ajanjakso	Onnettomuustiheys keskimäärin vuodessa (hevat/100 km)
Kt 51 Helsinki–Raasepori	2000–2008	27,6
Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti	2000–2008	51,2

3.1.3 Hankkeen kannattavuus ja perustelut

Hankkeiden kannattavuusarvioiden toteutumista tarkastellaan keskeisimpien hyöty-kustannussuhteeseen vaikuttavien tekijöiden perusteella:

- vertaamalla ennalta arvioituja ja toteutuneita rakentamiskustannuksia,
- vertaamalla tiesuunnitelmissa esitettyjä liikenne-ennusteita toteutuneeseen liikennemääräkehitykseen tietyllä vertailuajankohdalla ja
- arvioimalla onnettomuusmäärien kehitystä moottoritieosuuksilla tietyllä vertailuajankohdalla.

Näiden tietojen pohjalta voidaan hankkeen valmistumisen jälkeen päätellä, onko hanke toteutunut enemmän tai vähemmän kannattavana kuin mitä hankeperusteluissa on esitetty. Hankeperustelut ovat tämän hankkeen osalta:

- tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso,
- hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista,
- henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella,
- kevyen liikenteen olosuhteet paranevat,
- melusteet vähentävät melualueella asuvien määrää ja
- moottoritie heikentää Tollsträsketin suojelukohdetta ja lisää tien estevaikutusta, jota vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Kirkkonummi–Kivenlahti-tieosuuden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 80 M€ (maarakennuskustannusindeksi 150, 2000=100). Hyöty-kustannussuhteeksi on esitetty 3,2. Herkkyystarkastelun perusteella hyöty-kustannussuhde vaihtelee välillä 2,6–4,1.

3.2 Vaikutukset liikkumiseen

3.2.1 Työssäkäynti ja työasiamatkat

Työssäkäynnin kehitystä arvioidaan kuvaamalla YKR-aineistosta saatavien Inkoon, Siuntion ja Kirkkonummen kantatien 51 yhden ja viiden kilometrin buffereista pääkaupunkiseudun koko kuntaan suuntautuvat virrat (taulukko 4). Lisäksi tarkastelussa huomioidaan myös pääkaupunkiseudun kunnista Inkoon, Siuntion ja Kirkkonummen edellä mainittuihin buffereihin suuntautuvat työssäkäyntivirrat.

Työasiamatkat suuntautuvat jo nyt suurelta osin tarkastelualueen kunnista pääsääntöisesti pääkaupunkiseudulle, sillä monien yritysten pääkonttorit tai tärkeimmät yhteistyökumppanit sijaitsevat siellä. Työasiamatkat helpottuvat, kun tuleva moottoritieosuus sujuvoittaa liikennettä ja lyhentää matka-aikaa.

Taulukko 4 Työssäkäyntivirrat kantatien 51 tarkastelualueen kunnista (1 ja 5 km vyöhykkeiltä) pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta kantatien 51 kuntiin (1 ja 5 km vyöhykkeisiin) vuonna 2005 (lähde: YKR).

Työssäkäyntivirrat	2005	
	1 km	5 km
Inkoo-Espoo	128	294
Inkoo-Helsinki	117	334
Inkoo-Vantaa	26	67
Siuntio-Espoo	41	236
Siuntio-Helsinki	36	245
Siuntio-Vantaa	5	46
Kirkkonummi-Espoo	850	2 929
Kirkkonummi-Helsinki	955	3 147
Kirkkonummi-Vantaa	157	531
Inkoo/Siuntio/ Kirkkonummi-PKS	2 315	7 829
Espoo-Inkoo	0	13
Helsinki-Inkoo	3	16
Vantaa-Inkoo	1	3
Espoo-Siuntio	5	33
Helsinki-Siuntio	2	13
Vantaa-Siuntio	0	3
Espoo-Kirkkonummi	789	1 169
Helsinki-Kirkkonummi	325	632
Vantaa-Kirkkonummi	79	159
PKS-Inkoo/Siuntio/ Kirkkonummi	1 204	2 041

3.2.2 Vapaa-ajan liikkuminen ja matkailu

Vapaa-ajanasunnoilla vietetty aika ja kakkosasuminen lisääntyvät jatkuvasti ja vapaa-ajan matkat kaupunkiasuntojen ja kakkosasuntojen välillä myös lisääntyvät. Moottoritien tuoma pullonkaulan poistuminen kantatieltä sekä hienoinen matka-aikojen lyhentyminen parantavat vapaa-ajan matkojen ja muun matkailun edellytyksiä. Lisäksi tien tuoma parantunut liikenneyhteys voi vaikuttaa monen ostopäätökseen esimerkiksi vapaa-ajanasuntoa etsittäessä.

Kantatien 51 liikennevirrat kulkevat pääkaupunkiseudun, erityisesti Espoon ja Helsingin, ja Kirkkonummen, Siuntion, Inkoon, Raaseporin, Hangon ja muun etelärannikon välillä. Turkuun mentäessä ja usein myös Raaseporin ja Hangon suunnalla pohjoisempi reitti Turun moottoritien kanssa on matka-ajan ja mukavuuden suhteen kilpailukykyinen kantatien 51 kanssa. Vantaan korkeudelta niin ikään Turun moottoritie on vetovoimaisempi vaihtoehto kantatielle 51. Kantatien 51 ruuhkat ajoittuvat aamujen työmatkaliikenteeseen Helsingin suuntaan ja vastaavasti illalla Kirkkonummen suuntaan. Lisäksi tie ruuhkautuu viikonlopun meno- ja paluuliikenteestä etenkin kesäisin.

Yhdyskuntarakenteellisesti pääkaupunkiseudulla on keskimääräistä vähemmän virkistysalueita verrattuna asukasluvuun, toisin sanoen virkistysalueet ovat varsin kuormitettuja. Kirkkonummi, Siuntio ja Inkoo tarjoavat runsaasti merellisiä ja metsäisiä ulkoilumaastoja. Kunnissa sijaitsee myös Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen sekä pääkaupunkiseudun kuntien omistuksessa olevia virkistysalueita, huvivenesatamia sekä golfkenttiä. Porkkalanniemi on merkittävä lintujentarkkailukohde, ja sen virkistyskäytön otaksutaan kasvavan huomattavasti. Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon kuntien virkistysalueilla on vielä tilaa ottaa vastaan nykyistä enemmän matkailijoita. Matkailijoille suunnattuja palveluita on melko niukasti, eivätkä ulkoilijat tuo merkittäviä rahavirtoja kuntiin. Kesäasuntojen määrä tarkasteltavissa kunnissa on jokseenkin vakiintunut, sillä sopivia rakentamattomia alueita on enää vähän jäljellä. Kiinteistöjen kysyntä keskittyy asuinkiinteistöihin, ja nykyisiä kesäasuntoja muutetaan kakkosasunnoiksi tai vakinaiseen käyttöön.

Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon virkistys- ja vapaa-ajan palveluiden kysynnän uskotaan vilkastuvan selvästi tien parantamisen myötä. Tämä antaa mahdollisuuden kehittää nykyisiä matkailupalveluita ja luoda myös uusia palveluita. Golfharrastus on nousussa, ja etenkin Pikkalaan odotetaan lisää golfaajia. Veneilyn harrastajien uskotaan niin ikään hakeutuvan länsisuunnan kuntiin pääkaupunkiseudun venepaikkojen vähäisyyden vuoksi. Myös ulkoilualueiden käytön odotetaan lisääntyvän. Kirkkonummella parantuvat kevyen liikenteen yhteydet houkuttelevat ulkoilijoita Espoosta. Siuntiossa ja Inkoossa odotukset kohdistuvat myös tienvarsi- ja ravintolapalveluiden kysynnän kasvuun. Autoilijoiden otaksutaan hyödyntävän moottoritien matka-aikaa lyhentävän vaikutuksen täysimääräisesti ajamalla pysähtymättä moottoritieosuuden ja pysähtymällä tienvarsipalveluihin vasta Siuntiossa tai Inkoossa.

Rannikolla sijaitsee runsaasti idyllisiä maisemakokonaisuuksia, kulttuuri- ja luontokohteita, jotka houkuttelevat käyttämään rannikkoreittiä sekä pysähtymään virkistymismielessä. Kun tien tukkoinen osuus parannetaan ja liikuminen sujuvoituu, voi reitin houkuttelevuus kasvaa entisestään.

3.2.3 Joukkoliikenne

Linja-autoliikenne

Moottoritien valmistuminen Kirkkonummen ja Kivenlahden välille parantaa linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita. Merkittävintä on täsmällisyyden lisääntyminen ruuhkien vähentyessä. Lisäksi tien tuoma hienoinen matka-aikojen lyhentyminen synnyttää myös suoria aikasäästöjä.

Kantatien 51 tarkastelualueella kulkee Helsingin ja Kirkkonummen välillä arkin keskimäärin 46 linja-autovuoroa vuorokaudessa molempiin suuntiin vuonna 2010. Lauantaisin vuoromäärä puolittuu, sunnuntaina Helsingin ja Kirkkonummen välillä kulkee 14 vuoroa molempiin suuntiin. Helsingin ja Inkoon välillä vuoromäärät ovat noin neljänneksen Helsingin ja Kirkkonummen välisestä liikenteestä. Helsingin ja Siuntion välillä kulkee keskimäärin 10 linja-autovuoroa viikossa molempiin suuntiin. Näistä noin puolet on vaihdollisia ja vaihtopaikkana on joko Kirkkonummen tai Lohjan linja-autoasema. Vuoden 2010 aikataulun mukainen nopein matka-aika Helsingin ja Kirkkonummen välillä on 31 minuuttia. Matka-aika on keskimäärin noin 40 minuuttia.

Länsimetron valmistumisen myötä myös metron päätepysäkillä suuntautuvan liityntäliikenteen/liityntäpysäköinnin otaksutaan lisääntyvän. Junaliikennettä ei koeta linja-autoliikenteen kilpailijaksi, sillä HSL:n matkakorttien kelppoisuus Kirkkonummen bussiliikenteessä helpottaa vaihtoja raiteilta linja-autoon ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä kokonaisuudessaan.

Linja-autoliikennettä helpottavia näkökulmia tiehankkeessa ovat ruuhkien poistuminen sekä kevyen liikenteen ja matkustajien turvallisuuden paraneminen pysäkkijärjestelyjen, alikulkujen ja liittymien parantamisen myötä. Liityntäpysäköinnin järjestäminen pysäkkien läheisyyteen on joukkoliikenteen keskeinen intressi.

Moottoritie parantaa suhteellisesti eniten henkilöautoliikenteen sujuvuutta, ja ilman muita toimenpiteitä tämä saattaa johtaa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden supistumiseen. Tällöin myös linja-autoliikenteen kannattavuus saattaa kärsiä.

Taulukko 5 Linja-autoliikenteen tarjonta yhteysväleittäin (vuoroo/ma-pe/la/su viikossa) helmikuussa 2010 (lähde: Matkahuolto).

Inkoo	Siuntio	Kirkkonummi	→	Helsinki	→	Kirkkonummi	Siuntio	Inkoo
11	8	49		Ma-Pe		43	6	12
5	1	19		La		20	1	5
5	1	14		Su		13	0	4

Rautatieliikenne

Kantatien 51 tarkastelualueella kulkevalla rantaradalla kulkee Helsingin ja Kirkkonummen välillä arkisin noin 45 lähijunavuoroo vuorokaudessa molempiin suuntiin. Näistä 6 vuoroo jatkaa Siuntioon ja Inkooseen ja päinvastoin. Viikonloppuna vuoromäärät ovat hieman pienemmät. Lisäksi Helsingin ja Kirkkonummen välillä kulkee arkisin 22 kaukoliikennevuoroo vuorokaudessa molempiin suuntiin. Vuoden 2010 aikataulun mukainen nopein matka-aika Helsingin ja Kirkkonummen välillä on 29 minuuttia (Y-juna). Kaukoliikenteen osalta nopein matka-aika on 31 minuuttia.

Taulukko 6 Lähiliikenteen tarjonta yhteysväleittäin (vuoroo/ma-pe/la/su viikossa) vuonna 2010 (lähde: VR).

Inkoo	Siuntio	Kirkkonummi	→	Helsinki	→	Kirkkonummi	Siuntio	Inkoo
6	6	46		Ma-Pe		45	6	6
4	4	42		La		42	2	2
3	3	32		Su		40	3	3

Rantaradan heikkenevä kunto estää jo nyt huippunopeuksien käytön ja edellyttää rakenteellisia parantamistoimia lähivuosina. Lisäjunia rantaradalle ei myöskään enää mahdu ilman radan välityskykyä lisääviä investointeja. Junayhteyksien nopeuttaminen edellyttää kohtaamispaikka- ja lisäraideinvestointeja Helsingin päässä samoin kuin Turun ja Salon välillä.

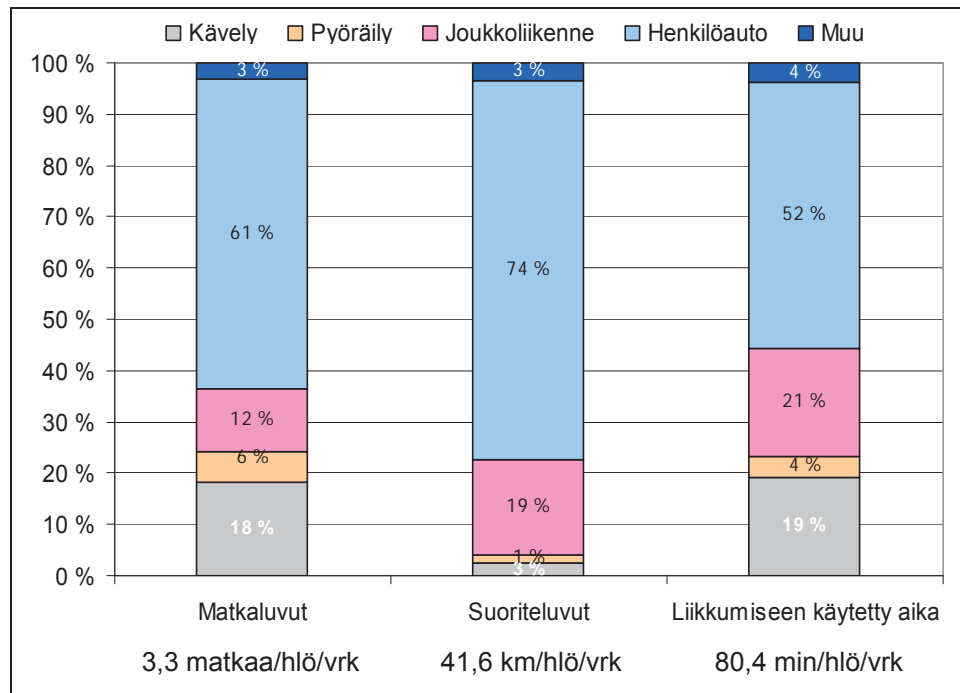
Kirkkonummella pendelöinnin toivotaan siirtyvän entistä enemmän raiteille. Myös Siuntiossa uskotaan raideliikenteen kasvuun. Kunta on kaavoittanut runsaasti uusia asuntoja radan läheisyyteen. Inkoon asema puolestaan sijaitsee epäedullisessa paikassa suhteessa kunnan keskusta. Pääkaupunkiseudulle matkustavan on ensin mentävä asemalle hiukan länteen ja vasta sitten jatkettava junalla itään. Tämän vuoksi Inkoossa nähdään raideliikenteen mahdollisen kasvun tapahtuvan Kirkkonummen asemaa liityntä-pysäköintipaikkana hyödyntäen.

Taulukko 7 Lähiliikenteen matkustajamäärien kehitys (matkustajaa/arkivrk) vuosina 2001–2007 (lähde: RHK).

Asema	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001– 2007 (%)
Luoma	136	149	128	142	121	141	140	3 %
Masala	1 381	1 370	1 476	1 436	1 603	1 634	1 645	19 %
Jorvas	222	233	252	243	265	233	279	26 %
Toisa	187	208	254	256	260	293	316	69 %
Kirkkonummi	2 644	2 593	3 131	2 818	2 983	3 105	3 207	21 %
Siuntio	308	284	274	252	306	372	311	1 %
Inkoo	45	33	46	47	54	59	58	29 %
Karjaa	298	329	234	263	323	285	301	1 %
Yhteensä	5 221	5 199	5 795	5 457	5 915	6 122	6 257	20 %

3.2.4 Kulkumuotojakauma ja reittisiirtymät

Pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimuksen 2008 mukaan kirkkonummelaiset tekevät keskimäärin 3,3 matkaa vuorokaudessa. Matkoista 61 % tehdään henkilöautolla, joko kuljettajana tai matkustajana. Matkasuoritteesta henkilöauton osuus on 74 %. Kevyen liikenteen eli jalankulun ja pyöräilyn osuus kirkkonummelaisten tekemistä matkoista on tutkimuksen mukaan 24 %, mutta suoritteesta vain 4 %. Päivässä Kirkkonummella liikutaan keskimäärin 42 kilometriä, ja matkoihin käytetään aikaa keskimäärin 80 minuuttia.

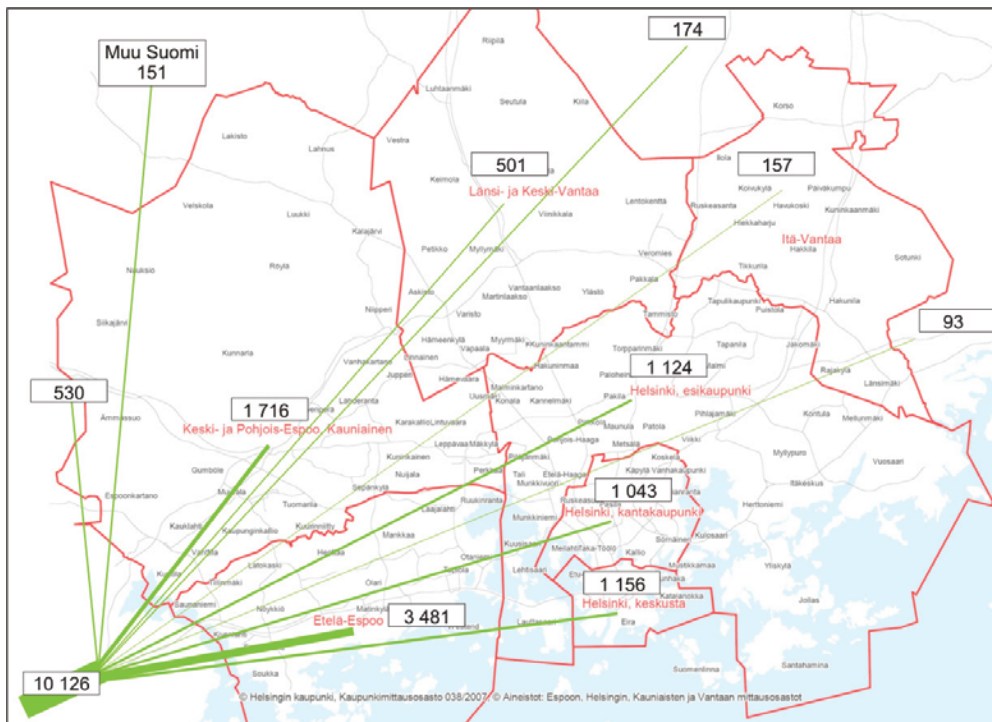


Kuva 8 Kirkkonummelaisten kulkutapajakauma matkoista, suoritteesta ja liikkumiseen käytetystä ajasta laskettuna (lähde: Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus 2008).

Osana pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen laajaa liikennetutkimusta tehtiin ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus, jonka tavoitteena oli hankkia tietoa pääkaupunkiseudun rajan ylittävän ajoneuvoliikenteen koostumuksesta ja suuntautumisesta sekä seudun sisällä että sen ulkopuolella. Yksi tutkimuspisteistä sijaitsi tämän selvityksen tarkastelualueella Jorvaksentien 51 ja Kehä III:n liittymässä Helsingin suuntaan. Tutkimuspäivänä pisteen kautta kulki yhteensä noin 12 300 ajoneuvoa, joista raskaiden ajoneuvojen osuus oli noin 7 %. Tutkimuspäivän aikana pisteellä kuvattiin yhteensä noin 10 100 ajoneuvoa.

Tutkimuksen perusteella (kuva 9) runsas kolmannes Jorvaksentien tutkimuspisteen ajoneuvoliikenteestä Helsingin suuntaan suuntautui Etelä-Espoon alueelle ja runsas viidennes Helsingin keskustan ja kantakaupungin alueelle. Keski- ja Pohjois-Espoon ja Kauniaisten alueelle suuntautui noin 17 % ajoneuvoliikenteestä.

Ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimuksessa tutkittiin Jorvaksentien tutkimuspisteen osalta ainoastaan liikenne pääkaupunkiseudun suuntaan. Taulukossa 8 on esitetty liikenne pääkaupunkiseudun suuntaan lähtöpaikoittain kunnan tarkkuudella. Lähes kaksi kolmesta (63 %) tutkimuspisteen ohittanutta lähti matkaan Kirkkonummelta. Lähes viidennes aloitti matkansa puolestaan Siuntiossa tai Inkoosta ja noin joka kymmenes muualta Uudeltamaalta.



Kuva 9 Jorvaksentien (kt 51) tutkimuspisteen kautta kulkeneiden ajoneuvojen suuntautuminen (lähde: Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus 2008).

Taulukko 8 Liikenne pääkaupunkiseudun suuntaan lähtöpaikoittain (lähde: Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus 2008).

Kirkkonummi	63,0 %
Siuntio ja Inkoo	18,8 %
Muu Uusimaa	10,6 %
Muu Suomi	5,5 %
Tieto puuttuu	2,2 %

Tällä hetkellä osa kantatien 51 autoilijoista yrittää kiertää ruuhkaa siirtymällä rinnakkaisteille Kirkkonummella. Tämä kuormittaa tieverkkoa ja liittymiä entisestään. Tien parantamisen otaksutaan poistavan tämän ongelman.

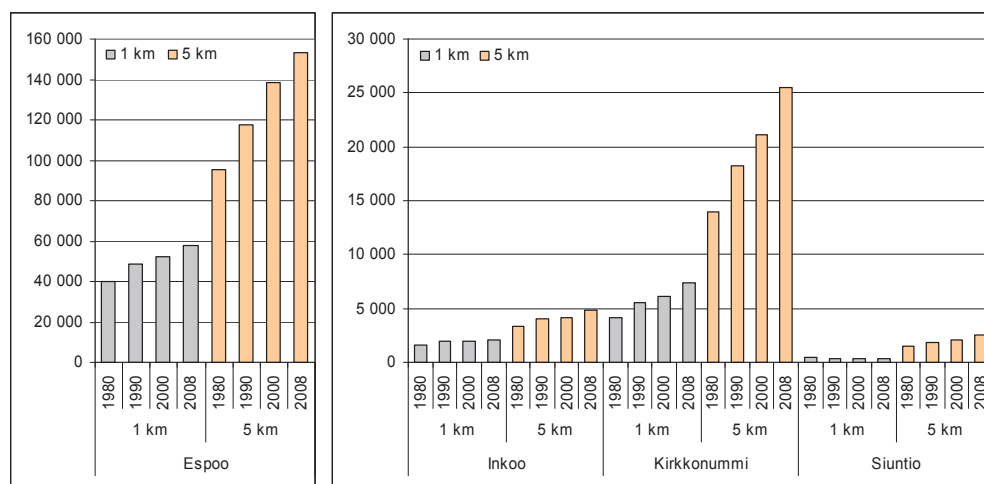
On myös mahdollista, että tällä hetkellä osa Hangon ja Karjaan suunnasta tulevasta liikenteestä ajaa valtateitä 25 ja 1 välttääkseen kantatien ruuhkat, etenkin jos määränpää on Vantaalla tai Helsingin itäpuolella. Tarkempaa tietoa tästä reittisiirtymästä ei ole.

4 VAIKUTUKSET VÄESTÖNKEHITYKSEEN, ASUMISEEN JA KIINTEISTÖMARKKINOIHIN

4.1 Väestönkehitys

Uuden moottoritieyhteyden rakentaminen näkyy usein muuttoliikkeen kautta tien tarkastelualueen kuntien väestönkehityksessä. Usein jo tien rakentamispäätös vaikuttaa siihen, minne uutta asuinpaikkaa etsivät ihmiset hakeutuvat. Kuvassa 10 on esitetty suunnittelualueen tarkastelualueeseen kuuluvien kuntien väestönkehitys 1 ja 5 kilometrin buffereissa vuosina 1980, 1990, 2000 ja 2008.

Tarkastelualueen kuntien yhteenlaskettu väestömäärä oli noin 289 000 henkeä vuonna 2008, ja se on kasvanut 14 % (noin 36 300 hengellä) vuosina 2000–2008. Väestömäärä on kasvanut tarkastelualueen kaikissa kunnissa. Suhteellisesti kasvu on ollut suurinta Kirkkonummella ja Siuntiossa, joissa väestömäärä on kasvanut noin 21 % samalla ajanjaksolla.



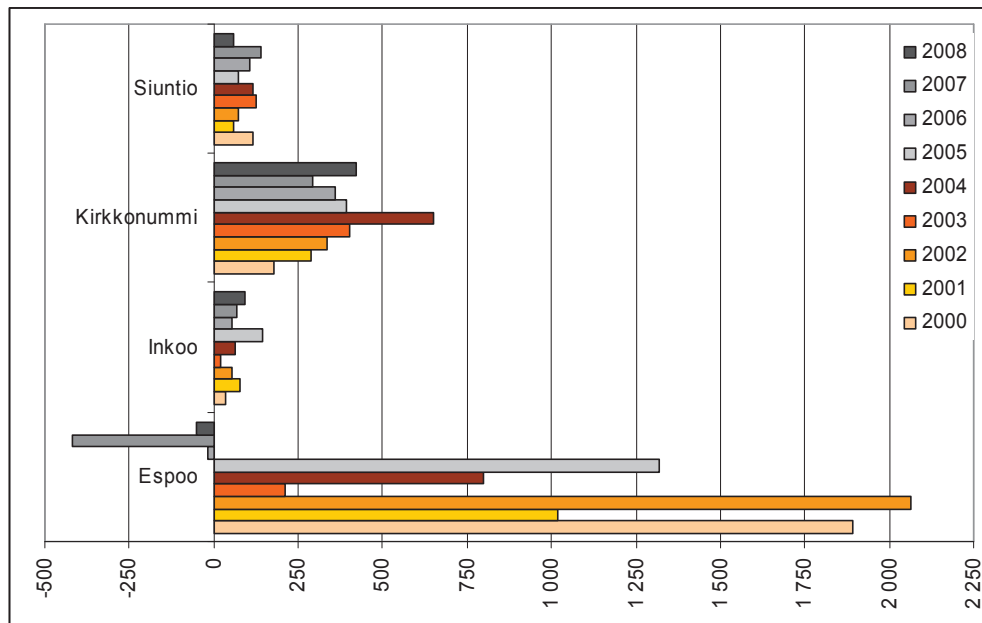
Kuva 10 Väestönkehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin buffereissa vuosina 1980–2008 (lähde: YKR).

4.2 Muuttoliike

Väyläinvestoinnit mahdollistavat asuinympäristön valinnan laajemmalla alueella, joka ilmenee muuttoliikkeenä. Kuvassa 11 on esitetty tarkastelualueen kuntien nettomuuton (tulo- ja lähtömuuton erotus) kehitys vuosina 2000–2008.

Tarkastelualueen kuntien keskimääräinen nettomuutto on ollut 2000-luvulla selvästi positiivinen (keskimäärin noin 1 300 henkeä vuodessa). Muuttovoitto on ollut suurinta Espoossa (760 henkeä vuodessa) ja Kirkkonummella (370 henkeä vuodessa). Ainoastaan Espoossa muuttovoitto on kääntynyt viime vuosien aikana muuttotappioksi. Inkoon ja Siuntion nettomuutto on ollut tasaisesti positiivinen koko 2000-luvun ajan.

Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon väestönkasvu on ollut varsin nopeaa (1–3 % vuodessa). Tätä nopeampi kasvu vaikeuttaa kunnallisten palveluiden järjestämistä, eivätkä kunnat tästä syystä kannusta nopeampaa kasvua. Tien odotetaan tosin lisäävän näiden kuntien vetovoimaisuutta asuinpaikkana ainakin jonkin verran.



Kuva 11 Kokonaisnettomuuton kehitys tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2008 (lähde: Tilastokeskus).

4.3 Asutuksen sijoittuminen

Maankäytön kehitystä tarkastellaan kuvaamalla YKR-aineistosta saatavien asuinrakennusten määrän kehitystä yhden ja viiden kilometrin buffereissa kantatien molemmiin puolin vuosina 1980–2008.

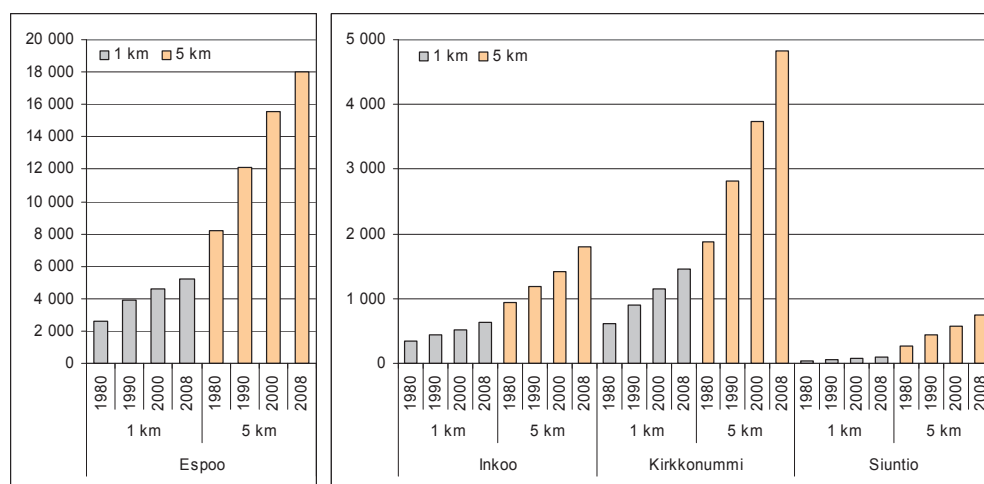
Kilometrin etäisyysvyöhykkeellä sijaitsi vuonna 2008 lähes viidennes eli 17 % tarkastelualueen kuntien kaikista asuinrakennuksista, ja niissä asui noin neljännes kuntien koko väestöstä. Vastaavasti viiden kilometrin vyöhykkeellä oli yhteensä noin 59 % kaikista asuinrakennuksista väestömäärän ollessa noin 64 % kuntien väestöstä.

Asuinrakennusten määrä 1 kilometrin etäisyydellä on kasvanut runsaalla 1 000 rakennuksella (noin 16 %) vuosina 2000–2008. Asukasmäärä on kasvanut samalla etäisyydellä ja ajanjaksolla noin 7 100 hengellä (noin 12 %). Vastaavasti 5 kilometrin etäisyydellä asuinrakennusten määrä on kasvanut noin 4 200 rakennuksella (noin 20 %) vuosina 2000–2008. Asukasmäärä on puolestaan kasvanut samalla ajanjaksolla noin 20 100 hengellä (noin 12 %).

Kilometrin etäisyydellä suhteellisesti eniten asuinrakennuksia ja väestöä sijaitsi Inkoossa (29 % rakennuksista ja 38 % väestöstä). Kirkkonummella asuinrakennuksia kilometrin etäisyydellä sijaitsi 18 %, Espoossa 17 % ja Siuntiossa 4 %. Väestöä sijaitsi Inkoon jälkeen eniten Espoossa 24 %, Kirkkonummella 21 % ja Siuntiossa 7 %. Vastaavasti viiden kilometrin etäisyy-

dellä asuinrakennuksia ja väestöä sijaitsi niin ikään eniten Inkoossa (82 % rakennuksista ja 86 % väestöstä). Kirkkonummella asuinrakennuksia viiden kilometrin etäisyydellä sijaitsi 60 %, Espoossa 59 % ja Siuntiossa 37 %. Väestöä sijaitsi Inkoo jälkeen eniten Kirkkonummella 71 %, Espoossa 64 % ja Siuntiossa 42 %.

Tien rakentaminen mahdollistaa asutuksen lisäämisen tienvarren läheisyydessä Kirkkonummella. Aiemmin tämä ei ollut mahdollista liikenteen sujuvuusongelmien vuoksi, kun Kirkkonummen kunta ei halunnut kasvattaa ennestään tukkoisen tien liikennepaineita. Merkittävin lyhyen aikavälin rakentamiskohde on jo valmiiksi kaavoitettu Sarvvikin asuinalue. Toisaalta moottoritiestä aiheutuvat meluongelmat tekevät tien välittömässä läheisyydessä olevat alueet asumiselle kelpaamattomiksi sekä luovat tarpeen ääntä vaimentaville rakennusmassoille (esimerkiksi toimistot) tien ja asutuksen väliin.



Kuva 12 Asuinrakennusten määrä tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 km buffereissa vuosina 1980–2008 (lähde: YKR).

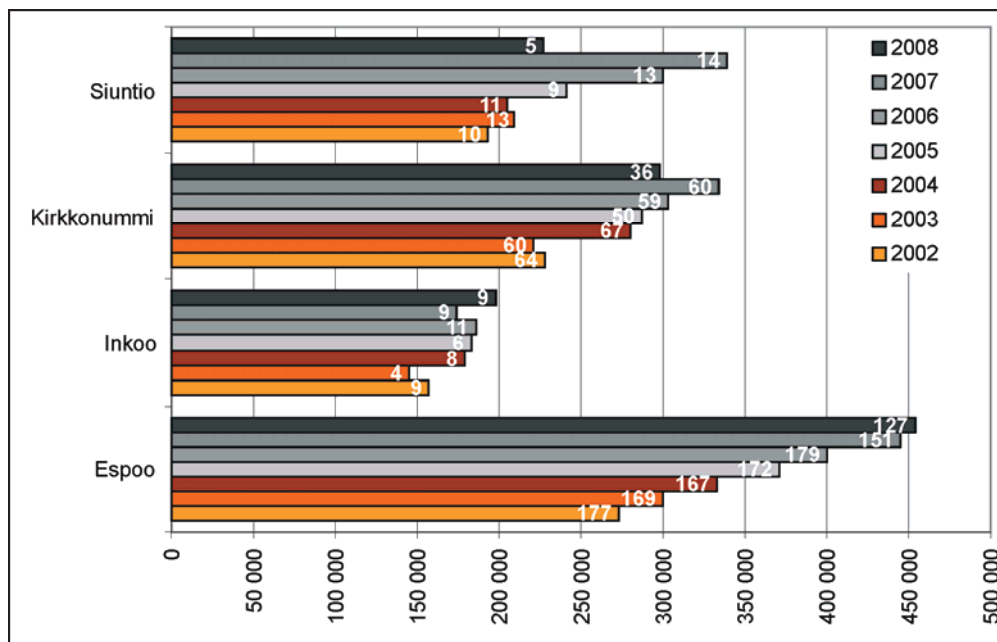
4.4 Vaikutukset kiinteistömarkkinoihin

Varsinkin kasvukeskuksissa on 2000-luvulla koettu asuntojen hintojen voimakas nousu. Kasvu on Uudellamaalla kohdistunut erityisesti pääkaupunkiseutuun ja sen kehyskuntiin.

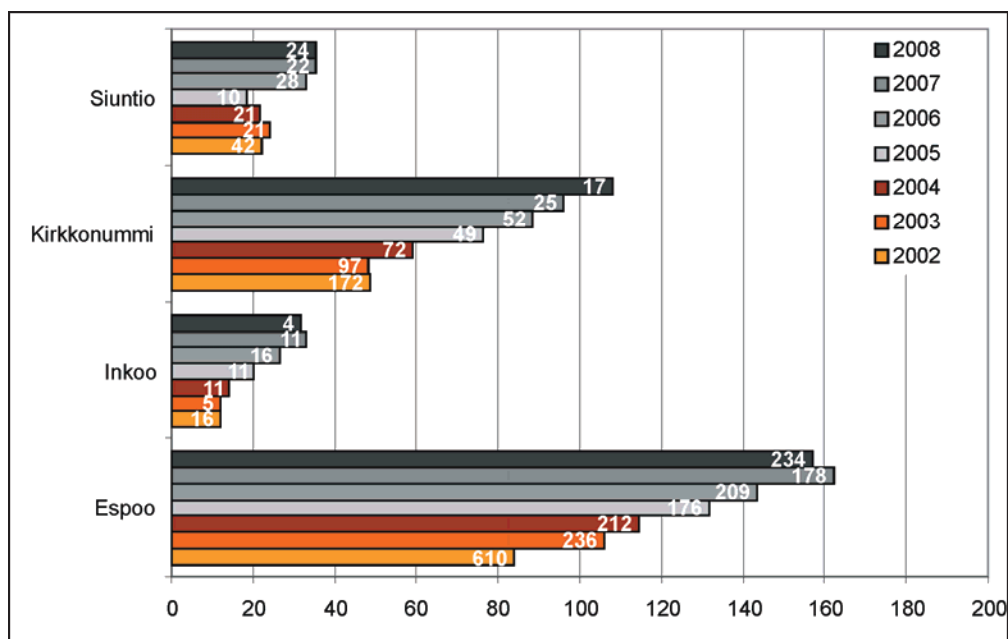
Tarkastelualueen kunnissa pientalojen hinnannousut ovat olleet suhteellisen säännönmukaisia. Hintojen nousu on 2000-luvulla ollut voimakkainta Espoossa. Myös Kirkkonummella ja Siuntiossa hinnat nousivat vuoteen 2007 asti selvästi, mutta kääntyivät vuonna 2008 laskuun yleisen valtakunnallisen kehityksen mukaisesti. Inkoossa hintojen nousu on ollut maltillisempaa.

Tonttien hinnat ovat tarkastelualueen kunnista selkeästi korkeimmat Espoossa ja Kirkkonummella. Suhteellisesti tonttimaan hinta on vuosina 2002–2008 noussut eniten Inkoossa ja Kirkkonummella. On kuitenkin huomattava, että tonttien myynti on ollut tilastojen mukaan vähäistä etenkin Inkoossa, mutta myös Siuntiossa. Varsinaista tonttimaan niukkuutta ei monissa tarkastelualueen kunnissa synny, koska maata on kuitenkin runsaasti suhteessa kysynnän määrään.

Kunnissa ennakoidaan kiinteistöjen hintojen nousevan hieman parantuneen tieyhteyden myötä. Arviot olivat samansuuntaiset kaikissa haastatelluissa kunnissa Espoota lukuun ottamatta. Tähän asti tien aiheuttamaa hintojen nousua ei ole vielä näkynyt, mutta se otetaan jo huomioon kiinteistönvälittäjien myyntipuheissa ja vähitellen sen arvellaan vaikuttavan kiinteistöjen myyntiajankohdan valintaan.



Kuva 13 Asuintalojen keskimääräisten kauppahintojen (€) kehitys vuosina 2002–2008. Suluissa myytyjen asuintalojen lukumäärä. (lähde: Tilastokeskus).



Kuva 14 Asuintalotonttien keskimääräisten neliöhintojen (€/m²) kehitys vuosina 2002–2008. Suluissa myytyjen asuintalotonttien lukumäärä. (lähde: Tilastokeskus).

5 VAIKUTUKSET KUNTIEN MAANKÄYTTÖÖN JA TOIMINNALLISEEN KEHITYKSEEN

5.1 Espoo

Kaavoitus ja maankäyttö

Suunnittelualue alkaa Espoosta, jonka puolella parannettava osuus käsittää nykyisen moottoritien pää ja Espoonlahden sillan. Hankkeen suorat vaikutukset Espoon maankäyttöön jäävät siten vähäisiksi. Länsiväylän ympäristö on valmiiksi kaavoitettu, joten suoria vaikutuksia alueen kaavoitukseen ei ole odotettavissa. Länsiväylän varren valmiiksi kaavoitetuista työpaikka-alueista on toteutunut vasta noin kolmannes, ja tien parantamisen toivotaan antavan kimmokkeen alueen täydentymiselle. Kantatien parantaminen yhdessä länsimetron rakentamisen kanssa tukee kantatien varren mahdollisuuksia maankäytön ja yritystoiminnan kehityskäytävänä. Vaihtoehtona tälle olisi rantaradan kehityskäytävään keskittyminen.

Espoossa toivotaan, että hankkeen yhteydessä parannettavan sillan meluongelmat ratkaistaisiin ja että kantatien hankealueella alittavaa tunnelia korotettaisiin siten, että bussiliikenne väylän alitse tulisi mahdolliseksi. Näin parannettaisiin sekä asumismukavuutta ja alueen virkistysmahdollisuuksia että mahdollistettaisiin Saunalahden ja Kivenlahden välinen joukkoliikenne.

Liikkuminen

Moottoritieosuuden jatkamisen ja liittymien parantamisen myötä autoilu helpottuu selvästi Espoosta Kirkkonummen keskustaan saakka. Tästä hyötty etenkin työmatkaliikenne ja kuljetukset. Hyödyt koskevat myös linja-autoliikennettä. Uuden moottoritieosuuden nähdään palvelevan myös rakenteilla oleva länsimetron liityntäliikennettä syöttöväylänä. Kun osa lännestä tulevista tienkäyttäjistä siirtyy metroon Helsinkiin suuntautuvilla matkoillaan, ehkäisee metro myös Länsiväylän ruuhkautumista.

Espoon ja Kirkkonummen väliltä on tähän asti puuttunut kevyen liikenteen yhteys, mikä on koettu ongelmaksi niin työmatkalaisten kuin vapaa-aikanaan liikkuvienkin kannalta. Tien parantamisen myötä toteutetaan myös kevyen liikenteen väylä. Näin hankkeen odotetaan tukevan niin autoilijoiden, joukkoliikenteen kuin kevyen liikenteenkin kehittämistavoitteita. On kuitenkin mahdollista, että Espoon ja Kirkkonummen välisessä liikenteessä autoilun merkitys korostuu entisestään joukkoliikenteen kustannuksella. Kevyen liikenteen osuus saattaa jopa kasvaa.

Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot

Espoon näkökulmasta merkittävimpiä ovat hankkeen välilliset ja strategiset vaikutukset. Tieyhteyden parantaminen lisää suunnittelu- ja toiminnallisen yhteistyön tarvetta Espoon ja Kirkkonummen välillä.

Tien parantamisen myötä liikkuminen Espoon ja Kirkkonummen välillä helpottuu selvästi ja ruuhkat länteen suuntautuvilla matkoilla vähenevät. Saavutettavuuden paraneminen lisää yhteistyön mahdollisuuksia monilla sektoreil-

la. Koska Espoon kaupunkirakenne on hankkeen tarkastelualueella pääosin valmis, keskittyvät vaikutukset enemmän toimintojen ja asiain kehitymiseen.

Lyhyen tähtäimen vaikutusten oletetaan kohdistuvan työssäkäyntiin, asointiin, vapaa-ajan viettoon sekä elinkeinoelämän linjauksiin. Tien ruuhkien poistumisen nähdään parantavan Espoon työpaikkojen houkuttelevuutta Kirkkonummelta ja kauempaa lännestä pendelöivän työvoiman silmissä. Länsiväylän varren asema työpaikkojen sijaintialueena paranee, kun kuljetukset, työmatkat ja rekrytointi helpottuvat. Inkilän eritasoliittymän parantaminen kohentaa Kehä III:n ympäristön asemaa elinkeinovyöhykkeenä myös Espoon puolella, ja kantatielle liittymisen sujuvoituminen helpottaa yritysten kuljetuksia. Myös Otaniemen, jossa on paljon yritysasiointia, saavutettavuus lännestä paranee.

Tällä hetkellä vähittäistavara-asiointi suuntautuu suurelta osin Kirkkonummelta ja sen länsipuolisista kunnista Espooseen ja erityisesti Isoon Omenaan, johon on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Kirkkonummelle rakennettavat kaupan suuryksiköt, etenkin Kehä III:n liittymään suunniteltu keskittymä, voivat vedota myös espoolaisiin kuluttajiin. Kaupan kilpailun uskotaan tien vaikutuksesta kiristyvän, mutta toisaalta kyse voi olla kaupan piristymisestä kokonaisuudessaan Länsiväylän varressa elinkeinovyöhykkeen tiivisyydessä ja laajetessa.

Espoolaisten vapaa-ajan matkat voivat suuntautua entistä enemmän länteen Kirkkonummen virkistysalueille, esimerkiksi luontoon, golf-kentille, venesatamiin ja rannoille. Kirkkonummelle avautuu tien parantamisen myötä tilaisuus parantaa kilpailuasemiaan vapaa-ajan palveluiden tarjoajana (veneily, vuokramökit, ohjelmapalvelut).

Yhteenveto

- Länsiväylän varren ja Kehä III:n asema työpaikka- ja yritysalueena vahvistuu, Otaniemen saavutettavuus paranee.
- Yhteistyön tarve Kirkkonummen ja Espoon välillä kasvaa.
- Eri liikkumismuotojen olosuhteet (autoilu, joukkoliikenne, kevyt liikenne) paranevat hankkeen tarkastelualueella.
- Kaupan kilpailu kiristyy, tilaa vievän kaupan yksiköt Kirkkonummella saattavat houkutella myös espoolaisia asiakkaita.
- Kirkkonummen virkistysalueiden vetovoima kasvaa.

5.2 Kirkkonummi

Kaavoitus ja maankäyttö

Kantatie 51 on Kirkkonummelle keskeinen väylä niin kunnan sisäisen liikku-
misen kuin ulkoisten yhteyksienkin kannalta. Suunnitelmissa on ollut jo pit-
kään moottoriväylä/moottoritie- tai moottoriliikennetie sekä eritasoliittymät
keskustan, Tolsan, Kehä III:n ja Sundsbergintien risteyksiin. Kunnan kaavoitus
on rakentunut tukemaan tiesuunnitelman toteuttamista, vaikka toisaalta
moottoritien melu tuo myös haasteita kaavoitukselle. Tien parantamista odo-
teltaessa monet maankäytön hankkeet ovat lykkääntyneet.

Sarvikiin suunnittelualueen itäosaan on kaavoitettu 1 800 asukkaan alue, jonka toteuttaminen on odottanut tien parantamisen varmistumista, koska ajoyhteys alueelle on riippuvainen kantatien 51 parantamisen yhteydessä toteutettavista liittymäjärjestelyistä.

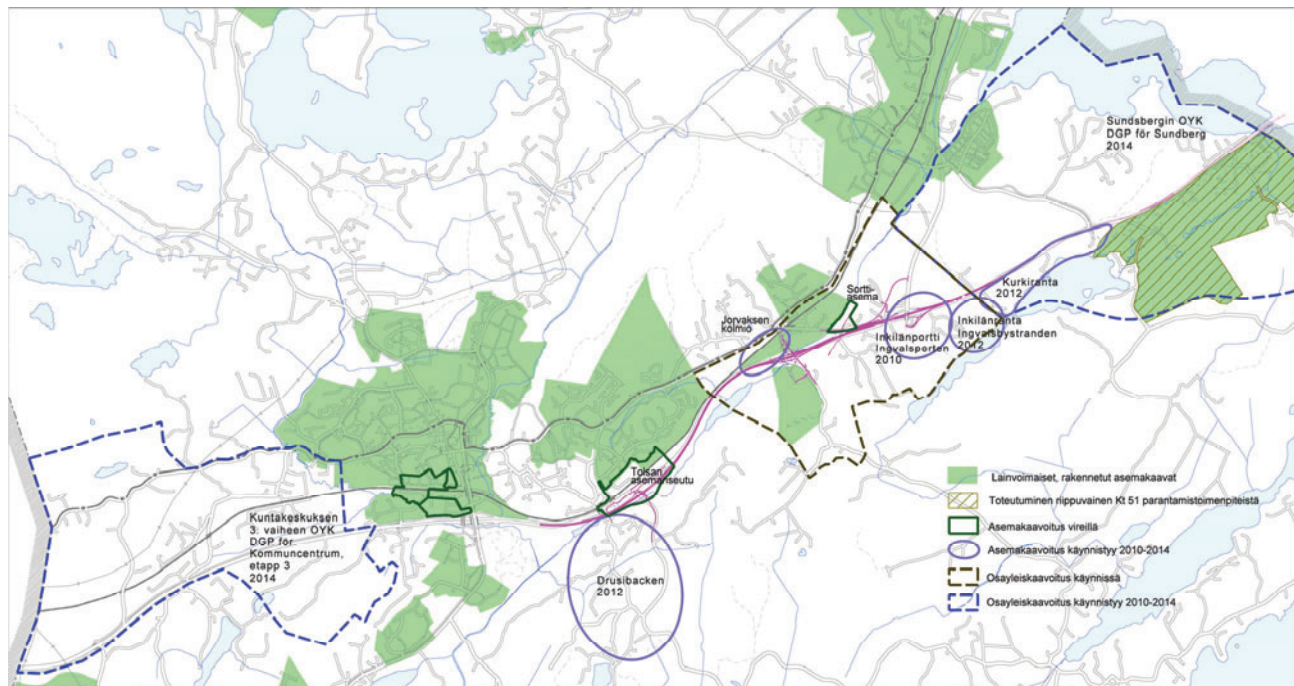
Jorvaksen ja Inkilän alueelle, joka sisältää mm. Kehä III:n risteysalueen sekä Jorvaksen aseman alueen Hirsalantien risteysalueen tuntumassa, on käynnistetty osayleiskaavoitus vuonna 2006. Kaavan tavoitteena on hyödyntää liikenteellistä solmukohtaa sijoittamalla alueelle kunnan merkittävien työpaikka-alue, joka koostuu vähittäiskaupan suuryksiköistä, toimitiloista ja toimistoista, joiden pinta-ala yhteensä on noin 200 000 kerrosneliömetriä. Lisäksi alueelle sijoitetaan noin 1 000 asuntoa. Alueella on käynnistymässä asemakaavoitus vähittäiskaupan suuryksiköiden, kuten esim. rakentamistuote-, kodinkone- tai puutarhaliikkeiden sijoittamiseksi alueelle sekä muille niitä täydentäville kaupallisille toiminnoille.

Itäisellä Kirkkonummella käynnistyy Kivenlahden sillan tuntumassa sijaitsevan Sundsbergin alueen osayleiskaavoitus. Alue on Kirkkonummen yleiskaavassa osoitettu asumiseen. Lisäksi kantatien 51 pohjoispuolelle on osoitettu keskustatoimintojen alue.

Läntisellä Kirkkonummella sijaitseva Kuntakeskuksen 3. vaiheen osayleiskaavan alue sisältää mm. kantatien 51 molemmin puolin sijoittuvan Vuohimäen alueen, joka yleiskaavassa 2020 on osoitettu yritystoiminnalle.

Kuluvana vuonna käynnistyy lisäksi nk. Jorvaksenkolmion asemakaavamuutos. Kaava päivitetään moottoritiejärjestelyjen mukaiseksi ja rakennettavat alueet osoitetaan yritystoiminnalle. Edellä mainittujen asemakaava-alueiden väliin Vanhan Jorvaksentien risteysalueen tuntumaan on vireillä asemakaava jätteen kierrätykseen tarkoitettulle Sortti -asemalle. Porkkalantien tulevan eritasoliittymän pohjoispuolelle rautatien seisakkeen tuntumaan sijoitetaan kerrostalo- ja rivitaloasuntoja noin 600 asukkaalle.

Kunnan kaavoitusohjelmaan vuosille 2010–2014 sisältyy lisäksi useita muita kantatien 51 välittömään läheisyyteen sijoituvia hankkeita (kuva 15).



Kuva 15 Asema- ja osayleiskaavojen tilanteet Kirkkonummen kunnan alueella (lähde: Kirkkonummen kunta).

Liikkuminen

Pääkaupunkiseudulle suuntautuvat työmatkaliikenteen ruuhkat ovat jo pitkään olleen ongelmana. Liikenne ruuhkautuu myös viikonloppuisin. Liittymien tukkoisuus vaikeuttaa liikkumista kunnan sisällä ja haittaa niin linja-autoliikennettä kuin kuljetuksiakin. Liikenneturvallisuus on huono, ja kantatien ylitys on vaarallinen jalan ja pyörällä kulkijoille.

Tien parantaminen vähentää ruuhkia ja helpottaa tielle liittymistä. Myös liikenneturvallisuus paranee kaikkien liikkujaryhmien osalta. Nykyisellään kantatien 51 ruuhkia yritetään kiertää kunnan katuverkon kautta, mikä osaltaan rasittaa kunnan sisäistä liikkumista.

Kunnan keskustan kohdalla oleva Munkinmäen liittymä on nykyisellään varsin kuormitettu. Kunnan pelkona on, että liittymä kuormittuu jatkossa entisestään ja kantatien ongelmat siirtyvät nyt parannettavan osuuden länsipuolelle moottoritien uuteen päättymiskohtaan.

Vaikka tieliikenne onkin tällä hetkellä erittäin keskeisessä asemassa Kirkkonummella, on kunnan tavoitteena henkilöautoriippuvuuden vähentäminen. Tämä merkitsee joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen kehittämistä. Kantatien 51 parantaminen vastaa osaltaan näihin tarpeisiin, sillä hankkeeseen sisältyy kauan kaivatun kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Espoon ja Kirkkonummen välille sekä joukkoliikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä.

Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot

Kirkkonummen kunta kasvaa nopeasti; vuotuinen väestönkasvu on noin 2,5 prosentin tuntumassa. Kunnalla ei ole tarvetta markkinoida itseään asuinpaikkana uusille muuttajille, sillä voimakkaampi kasvu olisi jo ongelmallista. Sen sijaan paikkakunnalle pyritään houkuttelemaan uusia yrityksiä. Tavoitteena onkin ns. päiväväestön osuuden kasvattaminen eli kunnan kehittäminen myös työssäkäyntipaikkana, ei pelkästään asuinalueena. Kunnassa on tällä hetkellä noin 60 prosentin työpaikkaomavaraisuus. Kirkkonummelaiset käyvät työssä oman kuntansa ulkopuolella etenkin Espoon eteläosissa ja Helsingin keskustassa.

Päivittäistavaroita lukuun ottamatta kunnasta käydään ostoksilla muissa kunnissa. Vetovoimaiseksi on osoittautunut etenkin Espoo ja siellä sijaitseva Ison Omenan kauppakeskus. Kirkkonummi haluaisi kehittää omaa kaupallisten palveluiden tarjontaa. Tavoitteena on luoda Kirkkonummesta keskisuuri seudullinen keskus, jonka yrityksiin odotetaan kunnan ulkopuolisia asiakasvirtoja ainakin länsisuunnalta. Pikkukaupunkimainen asiointiympäristö voi osoittautua vetovoimaiseksi laajemminkin.

Kantatien 51 parantaminen vahvistaa Kirkkonummen asemaa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen osana ja nostaa Kirkkonummen vetovoimaa sekä asuinpaikkana että yritysten sijaintipaikkana. Parantuva tieyhteys pääkaupunkiseudulle helpottaa työssäkäyntiä ja asiointia niin Kirkkonummen kuin Helsingin ja Espoonkin yrityselämän kannalta. Saavutettavuuden paraneminen näkyy paitsi matka-ajoissa, myös henkisen etäisyyden lyhenemisenä ihmisten mielikuvissa.

Yhteenveto

- Päästään toteuttamaan tienvarren maankäyttösuunnitelmia.
- Ruuhkien aiheuttamat ongelmat poistuvat.
- Liikenneturvallisuus paranee.
- Työssäkäynti pääkaupunkiseudulla helpottuu.
- Kuljetukset sujuvoituvat.
- Kunta pääsee kehittämään elinkeinoalueitaan ja kaupallista potentiaaliaan.
- Mielikuvien tasolla Kirkkonummi liittyy kiinteämmin pääkaupunkiseutuun.
- Yhteistyö naapurikuntien kanssa tiivistyy.

5.3 Siuntio

Kaavoitus ja maankäyttö

Siuntion väkiluku kasvaa nopeasti, jopa 3 prosenttia vuodessa. Valtaosa kunnan työllisestä väestöstä käy työssä kunnan ulkopuolella, etenkin pääkaupunkiseudulla. Kunnan työpaikkaomavaraisuutta haluttaisiin parantaa.

Siuntiossa yhdyskuntarakennetta tiivistetään aseman ympäristössä, johon on kaavoitettu runsaasti uutta asutusta. Toinen tasokas ja ympäristönsä puolesta vetovoimaisempi asutuskeskittymä on kaavoitettu kantatien 51 eteläpuolelle, jonne on suunnitteilla myös koulu. Tälle alueelle tehdään parhailaan asemakaavaa.

Sunnanvikiin on kaavoitettu elinkeinoalue, johon Kesko tehnee jossain vaiheessa liikekeskuksen. Myös muita yrityksiä toivotaan paikalle.

Kantatien parantamisella ei ole suoraa vaikutusta Siuntion maankäyttösuunnitelmiin. Hanke lisää yhteistyön tarvetta Kirkkonummen kanssa, etenkin kuntarajan yhteiskaavoittamisessa. Vuohimäen suunnittelu, jossa Kirkkonummen puolelle on suunniteltu elinkeinoalue ja Siuntion puolelle asuinalue, on hyvä esimerkki yhteistyöstä. Uusi moottoritie todennäköisesti nopeuttaa Vuohiniemen Kelan alueen kehitystä.

Liikkuminen

Siuntiossa toivotaan, että asukkaat kulkisivat mahdollisuuksien mukaan junnalla pendelöidessään pääkaupunkiseudun suuntaan. Maaseutumaisilla alueilla pääasiallinen liikkumismuoto on kuitenkin autoilu, ja siten moottoritien jatkaminen on merkittävä parannus asukkaiden työmatkojen kannalta. Työmatkaliikenteen lisääntyminen merkitsee kantatien 51 liittymien kuormittumista entisestään. Lisäksi moottoritien päättymisen Kirkkonummelle pelättään siirtävän jonoutumisen moottoritien länsipuolelle, mikä oleellisesti vaikeuttaa liittymistä Siuntiosta kantatielle.

Kantatien rakentamisvaihe hidastaa liikennettä kantatiellä ja luo paineita liikkumiseen siirtymiseen raideliikenteeseen. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, koska junavuoroja on rajoitetusti. Junavuorojen lisäämistä rajoittavat yksiraiteinen yhteys, kaluston riittämättömyys sekä Espoon ja Helsingin ratakapasiteetti.

Joukkoliikenteen kehitys Siuntiossa perustuu toisaalta junavuorojen ja toisaalta linja-autovuorojen lisäämiseen etenkin Virkkalan ja Lohjan suunnalta Siuntion asemalle, jolloin syntyy mahdollisuus liityntäliikenteeseen. Tähän ei kantatien parantamisella ole vaikutusta.

Kantatie koetaan nykyisellään vaaralliseksi. Ongelmien odotetaan kunnan alueella pahenevan, kun liikenne tiellä lisääntyy moottoritieosuuden jatkamisen ja rakentamisen myötä.

Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot

Tie parantaa Siuntion saavutettavuutta suhteessa Helsinkiin ja lisää sen houkuttelevuutta asuinpaikkana. Kunta ei kuitenkaan erityisemmin markkinoi itseään uusille asukkaille, sillä väestönkasvu on nykyisellään jo varsin nopeaa.

Myös yritysten saavutettavuus pääkaupunkiseudulta paranee. Siuntion yritykset ovat pieniä tai keskisuuria ja keskittyvät palveluiden tuotantoon. Myös alkutuotantoa on suhteellisen paljon. Elinkeinoelämän mahdollisuudet parantuvat etenkin tien välittömässä läheisyydessä. Kunnassa nähdään, että moottoritie ei houkuttele tielläliikkuja pysähtymään ja käyttämään tienvarren palveluita, joten moottoritieosuuden päättymisen ennen kunnan keskusta on johtavaa liittymää on suotavaa. Mikäli moottoritietä päätetään jatkaa nyt rakennettavan osuuden jälkeen, tulisi sen Siuntion näkökulmasta jatkua enintään Sunnanvikiin asti. Tällöin tie ei ohjaisi ostovoimaa suoraan kunnan ohi.

Siuntion virkistysalueiden suosion pääkaupunkiseudun asukkaiden keskuudessa arvioidaan kasvavan nopeutuvien yhteyksien myötä. Tällä hetkellä virkistysalueita ei erityisesti markkinoida pääkaupunkiseudun asukkaille. Uusia yrityksiä voi kuitenkin syntyä virkistysalueiden yhteyteen niiden suosion kasvaessa. Kunta tukee tarvittaessa kaavoituksella tämäntyyppistä yritys-toimintaa. Esimerkiksi Pikkalan golfkentän käyttäjistä valtaosa tulee pääkaupunkiseudulta. Myös satamapalveluille voi syntyä kysyntää.

Yhteenveto

- Hankkeella ei ole suoria vaikutuksia Siuntion maankäyttöön.
- Hanke lisää Siuntion vetovoimaa asuinpaikkana ja yritysalueena.
- Siuntion kannalta suurin kantatiehen 51 liittyvä ongelma on huono liikenneturvallisuus ja pääsy kantatielle.
- Siuntion virkistysalueiden suosion pääkaupunkiseudun asukkaiden keskuudessa uskotaan lisääntyvän.

5.4 Inkoo

Kaavoitus ja maankäyttö

Inkoota on kehitetty luonnonläheiseksi vaihtoehdoksi pääkaupunkiseudulla asumiselle, ja kunnan väestö kasvaa 1,5–3 prosenttia vuodessa. Väestön nopea kasvu, jota moottoritien valmistuminenkin edistää, aiheuttaa paineita maankäytön suunnittelun tehostamiseen ja kasvun hallitsemiseen sitä kautta. Tämä merkitsee asuinalueiden kaavoittamista sekä elinkeinoalueille tehtäviä varauksia. Samalla hajakenttämistä vähennetään, jotta asutus saataisiin keskitettyä lähemmäs palveluita. Inkoon maankäyttö keskitetään kuntakeskuksen tuntumaan ja kantatien 51 varrelle. Kunnassa on valmisteilla maapoliittinen ohjelma.

Hankkeella ei ole suoria vaikutuksia Inkoon maankäyttöön.

Liikkuminen

Inkoossa liikkuminen perustuu pääasiassa autoilulle väljän yhdyskuntarakenteen ja niukan joukkoliikenteen vuoksi. Juna-asema, joka sijaitsee luoteeseen kunnan keskustasta, ei palvele optimaalisesti itään matkaavia, joten sen suosio ei ole kovin suuri. Sen sijaan Kirkkonummen asema palvelee inkoolaisia liityntäliikennepaikkana. Linja-autoyhteydet kunnassa ovat huonontuneet viime vuosina.

Kantatie on vaarallinen etenkin jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Koululaisille on järjestettävä kuljetus, mikäli koulumatka ylittää tien.

Moottoritieosuuden jatkaminen palvelee etenkin Inkoon työmatkalaisia ja kuljetuksia. Liikenteen lisääntyessä etenkin liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavat investoinnit ovat tarpeen myös tien Inkoon läpi kulkevalla osuudella.

Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot

Inkoo mielletään miellyttäväksi asuin- ja lomaviettopaikaksi vehreän ympäristön ja merellisyiden vuoksi. Yli puolet kunnan työssäkävivistä asukkaista pendelöi pääkaupunkiseudulle. Monet tekevät osin etätöitä Inkoosta käsin ja

käyvät muutamana päivänä viikossa pääkaupunkiseudulla työpaikallaan tai hoitamassa asiakassuhteita. Inkoosta hankitaan myös runsaasti kakkosasuntoja ja kesäasuntoja, jopa kerrostaloista. Väestönkasvua ei haluta nopeuttaa nykyisestä. Yhteyksien paranemisen uskotaan näkyvän myös kiinteistöjen hinnoissa.

Inkoossa moottoritien jatkamisen nähdään olevan hyvä asia kunnan kehitykselle, mutta moottoritieosuuden ei haluta ulottuvan Inkooseen asti. Ajatuksena on, kuten Siuntiossakin, että tielläliikkujat ajavat pysähtymättä moottoritieosuuden ja ovat pienemmälle tielle tullessaan valmiit pysähtymään, käyttämään palveluita ja nauttimaan pienimuotoisemmasta maisemasta.

Inkoossa on muutama suuri työnantaja (muovitehdas, satama ja voimalaitos), mutta muuten elinkeinoelämä keskittyy pieniin ja keskisuuriin yrityksiin. Inkoon satama ja hyvät tieyhteydet tekee Inkoosta mahdollisen sijaintipaikan esimerkiksi logistiikkakeskukselle. Kantatien parantaminen vahvistaa Inkoon logistista kilpailukykyä.

Inkoossa on runsaasti Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen ja kuntien omistamia virkistysalueita. Muita virkistyskohteita tarjoavat venesatama ja saaristo. Matkailuun ja elinkeinoihin liittyvät odotukset ovat suuret, saavutettavuuden paraneminen pääkaupunkiseudulta mahdollistaa virkistyspalveluiden aktiivisemmän markkinoinnin.

Yhteenveto

- Hankkeella ei ole suoria vaikutuksia Inkoon maankäyttöön.
- Hanke lisää Inkoon vetovoimaa asuinpaikkana ja yritysten sijaintipaikkana sekä nostaa kiinteistöjen hintoja.
- Inkoon logistinen asema vahvistuu.
- Inkoon virkistysalueiden suosion pääkaupunkiseudun asukkaiden keskuudessa uskotaan lisääntyvän.

5.5 Tarkastelualan kunnille yhteiset näkökohdat

Kantatien 51 varsi on pääkaupunkiseudun kasvuvyöhykettä. Etenkin Espoosta länteen sijaitsevien kuntien väestö kasvaa nopeasti, eivätkä kunnat pysty ottamaan vastaan paljon nykyistä nopeampaa väestönkasvua. Siksi lyhentyvää matka-aikaa pääkaupunkiseudulle ei ole tarve käyttää aktiiviseen asukkaiden houkutteluun. Kirkkonummi, Siuntio ja Inkoo haluavat vahvistaa työpaikkaomavaraisuuttaan, joten yritysalueiden ja palveluiden markkinoinnissa matka-ajan lyhenemistä ja logististen mahdollisuuksien paranemista voidaan hyödyntää tehokkaasti.

Pääkaupunkiseudun saavutettavuuden paraneminen vahvistaa kantatien 51 linjausta kehityskäytävänä. Tämä lisää tarvetta kuntien yhteistyölle niin maankäytössä kuin toiminnallisessa suunnittelussakin.

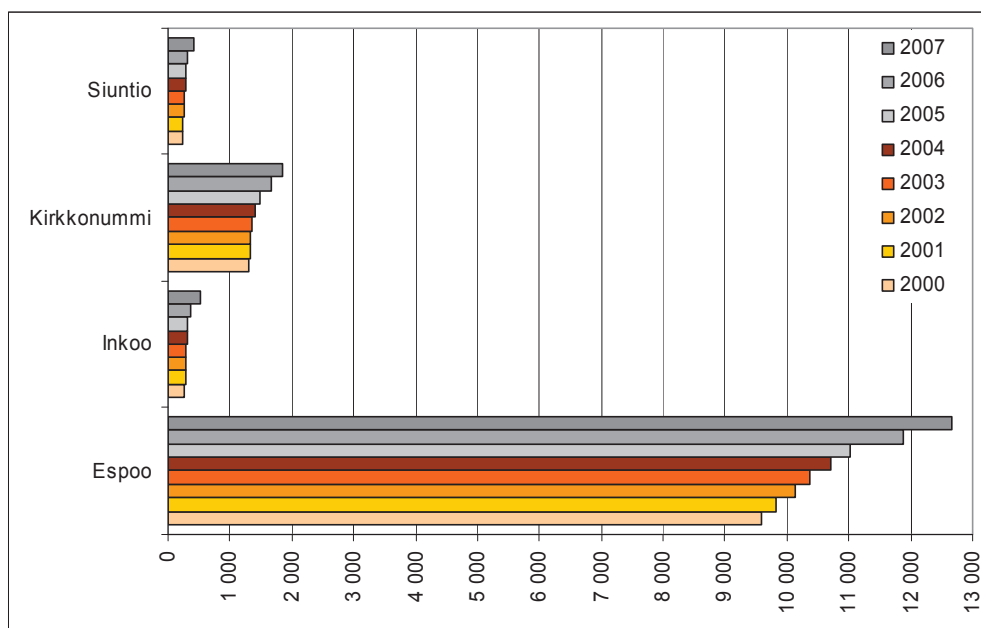
Moottoritieosuuden jatkamisen myötä lisääntyvän liikenteen pelätään vaikeuttavan kantatiellä nyt koettuja turvallisuus- ja sujuvuusongelmia aina oman kunnan alueella (Siuntio, Inkoo). Tietä toivotaan parannettavan myös suunnitelma-alueesta länteen ainakin liittymien, kevyen liikenteen olosuhteiden (alikulut ja kevyen liikenteen väylät) ja liikenneturvallisuuden suhteen.

Tien parantamisesta ei uskota koituvan haittoja kunnille paikallisia meluongelmia lukuun ottamatta. Sen sijaan liikenteen sujuminen tien rakentamisen aikana huolettaa niin kuntia kuin yrityselämääkin.

6 VAIKUTUKSET YRITYSTOIMINTAAN

6.1 Yritykset ja työpaikat

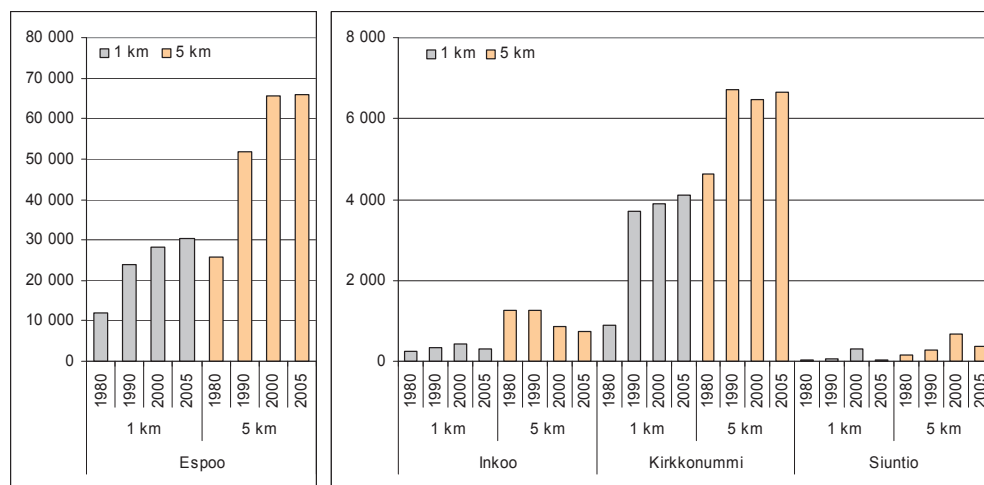
Yritysten toimintaolosuhteiden paranemisen tulisi näkyä tilastoissa esimerkiksi yritysten lukumäärän kasvuna. Kuva 16 kuvaa kuinka yritysten lukumäärä on muuttunut tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2007.



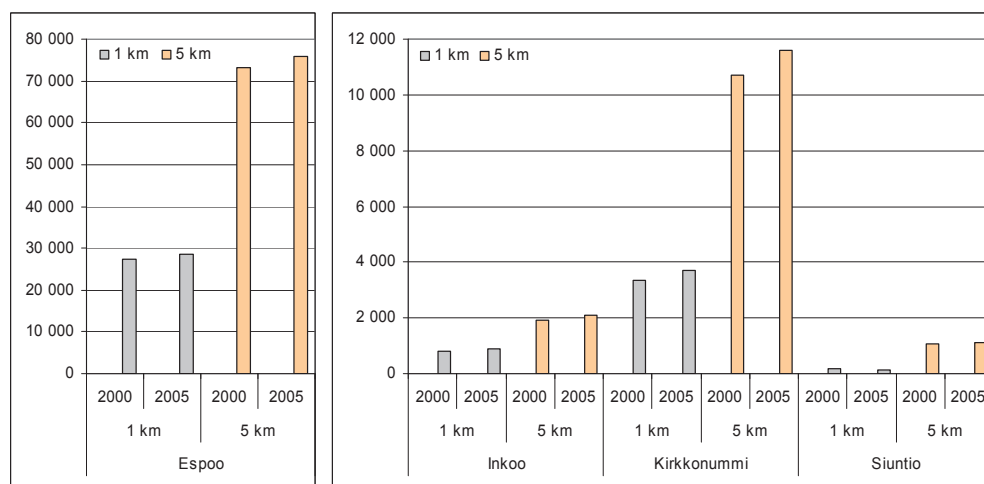
Kuva 16 Yritystoimipaikkojen lukumäärä vuosina 2000–2007 (lähde: Tilastokeskus).

Kehitys on Espoota lukuun ottamatta ollut selvästi kaksijakoista. Inkoossa, Siuntiossa ja Kirkkonummella yritystoimipaikkojen määrässä ei ole havaittavissa suurtakaan muutosta vuosina 2000–2005, mutta vuodesta 2006 alkaen on havaittavissa selvä kasvusykäys. Espoossa kasvua on ollut koko 2000-luvun ajan, ja erityisesti vuodesta 2006 alkaen kasvu on ollut voimakasta.

Työpaikkojen lukumäärä lisääntyy pääsääntöisesti olemassa olevien yritysten menestymisen ja uusien yritysten perustamisen myötä. Espoossa ja Kirkkonummella työpaikkojen lukumäärä on kasvanut, mutta mentäessä kauemmas Helsingistä on työpaikkojen määrä 2000-luvulla vähentynyt Inkoossa ja Siuntiossa (kuva 17).



Kuva 17 Työpaikkakehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin buffereissa vuosina 1980–2005 (lähde: YKR).



Kuva 18 Työllisen työvoiman kehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin buffereissa vuosina 2000 ja 2005 (lähde: YKR).

6.2 Yritysten toimintaedellytykset

Haastatellut yritykset sijaitsivat Kirkkonummella ja Inkoossa. Useat Kirkkonummen ja Inkoon yritykset ovat keskittyneet raskaita kuljetuksia vaativille toimialoille. Sijaintipaikan valinnan taustalla on usein ollut meren läheisyys, suhteellisen lyhyt matka lentokentälle sekä yhteydet pääkaupunkiseudulle, sisämaahan ja Länsi-Suomeen. Itään suuntautuvia kuljetuksia palvelee E18-tie ja Vuosaaren satama tarjoaa sujuvat meriliikenteen yhteydet. Pääkaupunkiseutu on kuljetusten suhteen yksi suunta muiden joukossa, mutta ei useinkaan keskeisen tärkeä. Myös teollisuuden yhteistyösuhteet suuntautuvat melko tasaisesti eri suunnille, myös ulkomaille. Sen sijaan matkailulle ja pienille yrityksille pääkaupunkiseudun läheisyys on selvästi tärkeämpi.

Lentokentän saavutettavuuteen vaikuttavat enemmän Kehä III:n sujuvuusongelmat kuin kantatie 51. Työssäkäynti Helsingistä ja Espoosta Kirkkonummen suuntaan sujuu yleensä hyvin, koska pendelöinti tapahtuu ruuh-

kaa vastaan, mikä helpottaa rekrytointia. Ruuhkat koskettavat lähinnä niitä tarkastelualueen asukkaita, jotka käyvät työssä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi ruuhkat vaikeuttavat kunnan sisäistä liikkumista etenkin Kirkkonummella.

Helsinki-Vantaan lentokentälle lännestä suuntautuvan liikenteen kannalta tien parannus on hyödyllinen Kehä III:n liittymään asti. Lisäksi yhteys helpottaa Otaniemeen suuntautuvaa asiointia. Liikenteen sujuvoituminen helpottaa yritysten toimintaa monin tavoin: kuljetusten nopeus ja luotettavuus paranevat, työmatka-ajat lyhenevät ja liikenneturvallisuus paranee. Kantatien parantamisella ei kuitenkaan ole tehtyjen haastattelujen perusteella ratkaisevaa vaikutusta yritysten toiminnalle. Kuljetusten täsmällisyys on kuitenkin monilla aloilla kuten kaupan jakeluliikenteessä tärkeämpää kuin nyt haastattelujen yritysten toimialoilla. Linja-autoliikenteessä kantatien ruuhkaisuus yhdessä katuverkon lukuisten työmaiden kanssa on hidastanut autojen kiertoaikaa selvästi. Liikenteeseen on jouduttu ottamaan ylimääräistä kalustoa, jotta aikataulun mukaiset vuorot on saatu ajettua.

Niillä yrityksillä, joiden toiminnan kannalta tien parantamisen liikenteellinen merkitys ei ole keskeinen, on silti käsitys moottoritien jatkeen imagomerkityksestä sijaintikunnan kannalta. Tällöin nähdään imagon parantumisen kohdistuvan ensisijaisesti kuntaan ja välillisesti kunnassa sijaitsevaan yritykseen. Useassa yrityksessä nähtiin, että Kirkkonummen ja oman yrityksen henkinen etäisyys pääkaupunkiseutuun lyhenee. Jos Kirkkonummi on mielikuvissa nyt selvästi erillään pääkaupunkiseudusta, nähdään sen jatkossa liittyvän tiiviimmin metropolialueeseen sujuvan moottoritieyhteyden vaikutuksesta. Henkisen etäisyyden lyhenemistä palvelee erityisesti lyhyempi ja helpommin ennustettavissa oleva matka-aika, joka mahdollistaa lyhyet pistäytymiset kaupunkien välillä. Näin nopeiden työasiamatkojen toteuttaminen helpottuu ja kynnys henkilökohtaiseen asiointiin liikennekäytävän eri osissa alenee. Tämä on tärkeää varsinkin pienten erityisosaamiseen keskittyvien yritysten kannalta.

Myös työntekijöiden rekrytointi hankkeen tarkastelualueella helpottuu. Tien vaikutus työntekijöiden saatavuuteen tulee esiin myös välillisesti, kun pohditaan perhekokonaisuuksien sijoittumista asukasrakenteeseen. Kirkkonummi tulee houkuttelevammaksi asuinpaikkana yritysten työntekijöille, koska perheen Helsingissä tai Espoossa työskentelevät jäsenet voivat myös luottaa työmatkojensa sujuvuuteen.

Kuljetukset toimivat tällä hetkellä tyydyttävästi. Aikatauluissa pyritään ottamaan huomioon tien ruuhkapiikit tai mikäli ruuhkassa joudutaan ajamaan, sopeutetaan aikataulu vastaamaan todennäköisiä ajonopeuksia. Mitä pidemmästä kuljetuksesta on kyse, sitä pienemmän osuuden matkasta kantatien 51 ruuhkainen osuus muodostaa. Kehä III:lle suuntaavat kuljetukset hyötyvät parannuksista vain viiden kilometrin matkalla. Suurimmat hyödyt yrityselämälle koituvatkin liittymien ja liikenneturvallisuuden paranemisesta. Haastatelluissa yrityksissä tien parantamista pidetään myönteisenä, imagoa parantavana ja toimintaoloja helpottavana kehityksenä, mutta sillä ei ole ratkaisevan tärkeää merkitystä yritysten kuljetuksille tai muulle toiminnalle.

Kantatie 51 parantamisen myötä Kirkkonummen potentiaalin logistiikkakeskusten sijaintipaikkana arvellaan paranevan. Samansuuntaisia ajatuksia on ollut Inkoossa. Esillä on ollut myös Hangon sataman kehittämismahdollisuuksien paraneminen.

6.3 Yritysnäkökulmia tarkastelualueelta

Suuren elektroniikkayrityksen näkökulma Kirkkonummelta

Yritys työllistää reilut 950 henkilöä, joista valtaosa työskentelee Kirkkonummella. Lisäksi elektroniikkayrityksen toimitiloissa toimii toinen yritys, joka vuokraa toimitiloja ja varastoalueita muille yrityksille. Tällä hetkellä vuokralaisina on noin 50 yritystä ja noin 120 henkilöä. Kirkkonummen Jorvaksen elektroniikkayritys rakensi tehtaan ja toimipisteen 1970-luvun alussa hyvien liikenneyhteyksien houkuttelemana. Rakenteilla oleva moottoritieosuus parantaa selkeästi yrityksen toimintaolosuhteita pitkällä aikavälillä. Lisäksi parantuneet liikenneyhteydet lisäävät vuokrattavien toimitilojen houkuttelevuutta. Tien keskeisimmät hyödyt liittyvät työmatkaliikenteeseen, mutta merkitystä on myös tavarankuljetuksella ja työasiamatkojen sujuvuudella. Vakiintuneet yhteistyökumppanuudet tuskin muuttuvat tien vaikutuksesta.

Eniten työntekijöitä yritykseen pendelöi Espoosta. Seuraavaksi eniten työntekijöitä asuu Kirkkonummella. Tien parantaminen lisää Kirkkonummen ja siitä länteen sijaitsevien alueiden houkuttelevuutta asuinalueena perhekkonaisuuksien näkökulmasta. Tällöin myös ehkä useampi yrityksen työntekijä valitsee asuinpaikan toistaiseksi hieman edullisemmilta alueilta Kirkkonummelta ja siitä länteen. Työntekijät käyttävät pääsääntöisesti omaa autoa, mutta myös joukkoliikennettä (juna, linja-auto). Myös pyöräily on kasvattanut suosiotaan työmatkaliikenteessä. Työnantajakuva ja houkuttelevuuden kannalta on tärkeää, että liikenneyhteydet pelaavat hyvin. Sujuvat yhteydet Helsinki-Vantaalle ovat erittäin tärkeitä. Moottoritieellä ei nähdä olevan positiivista vaikutusta tähän, sillä keskeisempiä ovat lähinnä Kehä III:n liikenneongelmat.

Kun yrityksen toimipaikkaa valittiin 1960-luvun lopussa, liikenneyhteydet olivat yksi avainkriteereistä. Materiaalivirtojen toimiminen oli äärimmäisen tärkeää myös vientiin suuntautuvaa tuotantoa ajatellen. Jossain vaiheessa liikenneyhteydet kääntyivät jopa hieman yritystä vastaan, kun kantatie 51 on ruuhkautunut ja ennen kaikkea muuttunut yhdeksi Suomen vaarallisimmista tieosuuksista.

Moottoritieosuuden rakentaminen parantaa selvästi toimipaikan saavutettavuutta ja vahvistaa halua pysyä Kirkkonummella. Tuleva moottoritie sitoo toimipaikan yhä paremmin pääkaupunkiseudun sykkeeseen. Erityisen tärkeää tämä on työnantajakuva ja -houkuttelevuuden kannalta. Turvallisuus on ollut eräs keskeinen toive tien parantamisen suhteen. Turvallisuustekijöitä tulisi tarkastella huolella myös tien rakennusvaiheessa. Lisäksi on erityisen tärkeää, että rakennusvaihe ei haittaa yrityksen toimintaa ja kykyä palvella sekä kotimaisia että kansainvälisiä asiakkaita. Myös kevyen liikenteen sujuvuus tulisi taata sekä tien rakennus- että käyttövaiheessa.

Keskisuurten elintarvike- ja metalliyritysten näkökulmat

Raskaita kuljetuksia tarvitseville yrityksille ovat tärkeitä satamayhteys sekä tiet eri osiin maata niin materiaalivirtojen kuin yhteistyönkin kannalta. Valmiita tuotteita kuljetetaan rekoilla asiakkaille, mutta tässä pääkaupunkiseutu ei ole erityisen keskeinen kohde. Pääkaupunkiseudulta on yleensä helppo tul-

la Kirkkonummen suuntaan töihin, sillä pendelöinti tapahtuu ruuhkaa vastaan. Valtaosa yritysten työntekijöistä asuu kuitenkin Kirkkonummella tai Siuntiossa. Kantatien liikenneongelmat eivät ole rajoittaneet tai haitanneet yritysten toimintaa, sillä tien ruuhkaisuus on osattu ottaa huomioon kuljetusten aikatauluissa. Kipeimmin korjaamista kaipaa yritysten näkökulmasta tien heikko liikenneturvallisuustilanne.

Tien parannus nopeuttaa hieman matkaa lentokentälle, josta muihin maihin suuntautuvat työmatkat lähtevät. Lentokenttäliikenteen kannalta merkittävämpi parannuskohde olisi kuitenkin Kehä III. Kantatiellä 51 tärkeää olisi tehtaiden kohdalla olevien liittymien parantaminen, jolloin liikenneturvallisuus paranisi. Nykyisellään osa raskaasta liikenteestä kulkee asuinalueen läpi, mikä on liikenneturvallisuuden kannalta huono ratkaisu. Moottoritieosuuden jatkaminen lyhentää yritysten henkistä etäisyyttä pääkaupunkiseutuun. Lisäksi kuljetukset sujuvoituvat ja yritysten työntekijöiden rekrytointi pääkaupunkiseudulta helpottuu.

Pienyritysnäkökulma Kirkkonummelta

Yritys on toiminut paikalla parikymmentä vuotta. Sijainnin valintaan ovat vaikuttaneet kantatien ja Kirkkonummen keskustan läheisyys sekä toisaalta hyvät yhteydet pääkaupunkiseudulle, jotka ovat merkittäviä yrityksen käyttämien erityisosaajien liikkumisen kannalta. Näköyhteys kantatielle mahdollistaa tielläliikkuville suunnatun mainonnan, mutta tällä hetkellä tätä mahdollisuutta ei hyödynnetä aktiivisesti.

Nykyisellään ongelmia aiheuttavat kantatien ruuhkat, vaarallisiksi koetut liittymät sekä epäselvät opasteet. Kunnan katuverkolla liikkumista haittaavat toisten yritysten epätarkoituksenmukaiset lastausalueet, jolloin katu tukkeutuu lastaamisen ajaksi.

Tien parantamiselta odotetaan helpotusta liikennevirtaan liittymiseen sekä ruuhkien poistumista. Helsingin ja Kirkkonummen välinen vuorovaikutus helpottuu ja niin asiakkaiden kuin asiantuntijoidenkin asiointi yrityksessä nopeutuu. Liittymäopasteiden kantatieltä tulisi olla selkeät, jotta yksittäisiä asiointimatkoja tekevät löytäisivät paremmin perille. Tämä vähentää myös turhaa ajelua kunnan katuverkolla.

Satamayrityksen näkökulma

Satamassa käsitellään pääasiassa bulkkitavaraa, jota viedään voimalaitoksille ja teollisuudelle. Alle 10 prosenttia kuljetuksista suuntautuu pääkaupunkiseudulle, eikä kuljetuksissa ole ollut ongelmia tällä yhteysvälillä. Mahdolliset ruuhkat otetaan huomioon kuljetusten aikatauluissa. On mahdollista, että pääkaupunkiseudulle suuntautuvat kuljetukset lisääntyvät tulevaisuudessa, mikäli esimerkiksi energiaratkaisuissa siirrytään muualta tuotavien uusiutuvien energialähteiden käyttöön. Työntekijät satamaan tulevat Inkoosta ja lännestä/pohjoisesta, eikä tie siten vaikuta työmatkaliikenteeseen.

7 YHTEENVETO

Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Raaseporiin ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä se on yksi Suomen vilkkaimmista kaksikaistaisista tieyhteyksistä. Tieosuuden rakentaminen moottoritieksi käynnistyi vuoden 2010 alussa. Hankkeen oletetaan valmistuvan noin vuonna 2013.

Tässä työssä esitetään Kirkkonummi–Kivenlahti-tieosuuden ennen-jälkeen vaikutusarvioinnissa tarvittavat tiedot (tilastot, rekisterit ja haastattelut), tietolähteet ja keräämistapa. Nyt toteutetussa ennen-vaiheessa havaittuja hankkeen orastavia vaikutuksia sekä moottoritiehen liittyviä odotuksia on nostettu esiin mahdollisuuksien mukaan. Tiedot on kerätty vaikutusteemoittain pääasiassa 2000-luvulta. Ennen-vaiheen tiedonkeruu muodostaa jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin rungon. Varsinaiset johtopäätökset voidaan tuottaa myöhemmin jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin yhteydessä.

Vaikutusten tarkastelualueen laajuus vaihtelee eri vaikutusteemojen välillä. Kunkin vaikutusteeman osalta tilastointiyksikkö (1 tai 5 kilometrin vyöhyke tai kunta) määrittelee useimmiten tarkastelun tarkkuuden. Joistakin teemoista on olemassa tarkempaa paikallista tilasto- ja rekisteritietoa. Erityisesti välillisten vaikutusten ja eri tekijöiden yhteisvaikutusten arvioinnissa on usein mahdotontakin erottaa, mikä vaikutus on seurausta hankkeesta ja mikä johtuu yleisestä kehityksestä.

Tiehankkeiden yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi ei ole kovin kehittynyttä, vaikka hankkeita usein perustellaan muun muassa aluekehityksen tarpeilla. Tieyhteyksien alueellisten vaikutusten arvioinnissa haasteena on erottaa, mikä vaikutus johtuu itse tieyhteyden rakentamisesta ja mikä on seurausta muusta kehityskulusta.

Liikenteelliset vaikutukset

Moottoritieyhteyden valmistumisen myötä liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja ajomukavuus paranevat kaikkien matkaryhmien osalta etenkin liittymissä. Nopeutuvan ja sujuvoituvan liikenneyhteyden oletetaan helpottavan työssäkäyntiä ja lisäävän asiointia tien varren keskuksissa.

Liikennemäärät ovat kasvaneet tarkastelualueella sijaitsevista LAM-pisteistä Soukan mittauspisteessä selvästi yli maan keskiarvon, Sundsbergin ja Jorvaksen mittauspisteissä maan keskiarvon mukaisesti sekä Hanasaaren mittauspisteessä alle maan keskiarvon. Tieliikenteen kasvu pääteillä on ollut 2000-luvulla runsaat 2 % vuodessa.

Onnettomuustiheys 51 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km on suunnittelualaueella selvästi yli pääteiden keskiarvon, joka on 12 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km.

Hankkeen kannattavuus voidaan todeta rakentamisen päätyttyä. Rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 80 miljoonaa euroa.

- Ajoneuvoliikenne nopeutuu ja sujuvoituu.
- Ajomukavuus paranee.

- Turvallisuus kasvaa etenkin liittymissä.

Vaikutukset liikkumiseen

Ruuhkien poistuminen ja liittymien sujuvoituminen kantatiellä helpottavat etenkin tien länsiosien asukkaiden autoillen tapahtuvaa työssäkäyntiä pääkaupunkiseudulla. Myös mökki- ja muu vapaa-ajanliikenne viikonloppuisin hyötyy merkittävästi tien parantamisesta. Yritysasiointi ja muut lyhytkestoiset pistäytymiset autolla pääkaupunkiseudun ja tarkastelualueen länsiosan välillä sujuvoituvat matka-aikojen muuttuessa nopeammiksi ja helpommin ennustettaviksi kaikkina vuorokauden aikoina. Nämä hyödyt koskevat myös raskasta liikennettä ja muita kuljetuksia.

Moottoritien valmistuminen Kirkkonummen ja Kivenlahden välille parantaa linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita. Merkittävintä on täsmällisyyden lisääntyminen ruuhkien vähentyessä sekä tielle liittymisen helpottuessa. Lisäksi tien tuoma hienoinen matka-aikojen lyhentyminen synnyttää myös suoria aikasäästöjä.

Moottoritie parantaa suhteellisesti eniten henkilöautoliikenteen sujuvuutta, ja ilman muita toimenpiteitä tämä saattaa johtaa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden supistumiseen. Tällöin linja-autoliikenteen kannattavuus saattaa kärsiä ja junaliikenteen suosiossa voi tapahtua notkahdus.

Espoon ja Kirkkonummen välillä ei tällä hetkellä ole kevyen liikenteen yhteyttä ja kulkeminen kantatiellä jalan tai pyörällä voi olla vaarallista. Koska tiehankkeeseen sisältyy kevyen liikenteen väylän rakentaminen sekä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, voi kevyen liikenteen suosio kasvaa hankkeen seurauksena. Tämä koskee myös jalan ja pyörällä liikkumista kantatien ylittävillä reiteillä, sillä vilkasliikenteisen tien ylityksen vaarallisuus rajoittaa nykyisellään etenkin lasten ja nuorten liikkumista. Myös liittymien parantaminen kohentaa osaltaan liikenneturvallisuutta.

Hanke on erittäin merkittävä erityisesti Kirkkonummelle, koska lähes kaksi kolmesta kantatien käyttäjästä on kirkkonummelaisia.

- Etenkin kirkkonummelaisten liikkuminen helpottuu sekä autoilun että kevyen liikenteen osalta.
- Myös linja-autoliikenteen olosuhteet paranevat.
- Joukkoliikenteen suhteellinen kulkutapaosuus saattaa pienentyä.

Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin

Moottoritieyhteys lisää muuttoliikettä tienvarteen liikenteellisesti ja asuinympäristöltään edullisille alueille. Samalla väestömäärä lisääntyy saavutettavuudeltaan edullisilla alueilla. Työpaikka säilyy usein kaupunkikeskuksissa, jolloin pendelöinti lisääntyy tienvarren taajamista suurempiin keskuksiin. Nopea moottoritieyhteys mahdollistaa sujuvamman asioinnin paremman palvelutarvustuksen omaavissa keskuksissa ja näin myös palvelut hankitaan keskimääräistä kauempaa.

Kun kulkuyhteydet paranevat, hakeutuu uusia asuinpaikkaa etsiviä ihmisiä saavutettavuudeltaan parantuneille alueille. Jo tien rakentamispäätös vaikut-

taa usein tienvarsialueen houkuttelevuuteen asuinpaikkana. Tarkastelualueen kuntien nettomuutto on ollut koko 2000-luvun selvästi positiivinen. Väestönkasvu on ollut joka kunnassa 1–3 % vuodessa. Voimakas muuttoliike luo kuitenkin ankariakin paineita kuntatalouteen palvelutarjonnan ja kunnallistekniikan lisästarpeen vuoksi.

Tarkastelualueen kunnissa pientalojen hinnannousut ovat olleet suhteellisen säännönmukaisia. 2000-luvulla koettu hintojen nousu on keskittynyt kasvukeskuksiin. Uudellamaalla kasvu on keskittynyt pääkaupunkiseutuun ja sen kehyskuntiin.

- Jo ennestään voimakas väestönkasvu saattaa kiihtyä entisestään hankkeen vaikutuksesta.
- Muuttoliike luo paineita kuntatalouteen.
- Kiinteistöjen hintoihin saattaa kohdistua nousupaineita.

Maankäyttö

Kantatie 51 muodostaa alueellisesti merkittävän kehityskäytävän, jonka maankäyttöä tien parantamisen viivästyminen on rajoittanut lähinnä Kirkkonummen alueella. Tien tuntumassa on käynnissä lukuisia kaavoitushankkeita, joiden tavoitteena on keskittää asutusta ja yritystoimintaa tien ja radan muodostamaan kehityskäytävään. Etenkin Kehä III:n ja kantatien 51 liittymä muodostaa liikenteellisen solmukohdan, jonka potentiaali halutaan hyödyntää. Kirkkonummen osalta tien parantaminen mahdollistaa Sarvvikin asuinalueen toteuttamisen ja muiden maankäyttöhankkeiden etenemisen. Jälkeen-vaiheessa voidaan todeta kaavahankkeiden eteneminen. On kuitenkin muistettava, että kaavoitus ja kaava-alueiden toteuttaminen on hidas prosessi, jossa tien vaikutukset näkyvät täydessä mitassaan vasta vuosien kuluessa.

Espoossa Länsiväylän varren työpaikka-alueen odotetaan täydentyvän moottoritien jatkamisen myötä. Siuntiossa ja Inkoossa kaavoituksella osoitetaan lisää maankäyttöä tien tuntumaan. Etenkin Inkoossa koetaan myös maankäytön suunnittelutarpeen kasvavan aiemmasta. Osin tämä tarve johtuu myös väestönkasvusta. Kaiken kaikkiaan tien parantaminen lisää suunnitteluyhteistyön tarvetta kuntien välillä, mikä näkyy myös maankäytössä.

- Kirkkonummen maankäyttöhankkeita päästään toteuttamaan.
- Espoossa rakentamisen odotetaan täydentyvän Länsiväylän varressa.
- Siuntiossa ja Inkoossa kehitetään maankäyttöä kantatien tuntumassa.

Vaikutukset yritysten toimintaedellytyksiin

Haastatelluissa yrityksissä tien parantamista pidetään myönteisenä, imagoa parantavana ja toimintaoloja helpottavana kehityksenä. Etenkin niiden yritysten, joilla on kiinteät yhteydet pääkaupunkiseutuun, toimintaedellytykset paranevat liikkumisen nopeutumisen ja asiainnin helpottumisen myötä. Pääkaupunkiseudun yritysten mahdollisuus rekrytoida työvoimaa länsisuunnalta helpottuu, kun henkilöautolla työmatkansa tekevät eivät enää joudu seisoamaan ruuhkissa. Kuljetuksia helpottaa etenkin liittymien parantaminen ja matka-aikojen ennakoitavuus.

Kaupan edellytykset paranevat etenkin Kirkkonummella, jonne on suunnitella tilaa vievän kaupan yksiköitä. Mikäli kunnan keskustaan saadaan erikoistavarakauppoja, voi myös niillä olla kysyntää seudullisestikin. Kauppa joutuu kuitenkin kilpailemaan Espoon mittavan tarjonnan kanssa.

Lisäksi tieyhteyden parantamisella odotetaan olevan myönteinen vaikutus matkailu- ja vapaa-ajan palvelujen kysyntään Kirkkonummella, Siuntiossa ja Inkoossa. Esimerkiksi retkeily-, golf- ja veneilymahdollisuudet ovat rajalliset pääkaupunkiseudulla, vaikka niiden kysyntä on kasvussa. Saavutettavuuden paraneminen ohjaa todennäköisesti osan kysynnän kasvusta länsisuunnan luontaisilta edellytyksiltään laadukkaille ulkoilualueille.

Etenkään tässä työssä haastatellut keskisuuret yritykset eivät kokeneet merkittäviä ongelmia nykyisissä toimintaedellytyksissään, joten jälkeenvaiheessa voi olla vaikea arvioida tien parantamisen vaikutusta niiden toimintaan muuten kuin yleisellä tasolla. Yritysten määrän osalta on mahdollista tehdä konkreettisia vertailuja jälkeenvaiheessa.

- Tienvarren yritysten mentaalinen etäisyys pääkaupunkiseutuun lyhenee.
- Kuljetuksen sujuvoituvat ja liikenneturvallisuus paranee.
- Pääkaupunkiseudun yritysten mahdollisuudet rekrytoida työvoimaa kantatien 51 varrelta paranevat.
- Kaupan ja vapaa-ajan palveluiden edellytykset paranevat Kirkkonummella ja siitä länteen päin.

Jälkeen-vaiheen ajoitus

Jälkeen-vaiheen arviointi on olennaista vaiheistaa ajallisesti oikein, koska eri vaikutukset ilmenevät erilaisilla aikajänteillä. Jälkeen-vaiheen arviointi voi koostua eri aikoina hankkeen valmistumisen jälkeen tehtävistä erillisistä vaikutusarvioinneista. Hankkeen maankäytölliset vaikutukset alkavat jo ennen moottoritieosuuden valmistumista. Kaavoituksella vaikutetaan asuinalueiden ja yritystoiminnan sijoittumiseen, mikä puolestaan vaikuttaa maan ja kiinteistöjen arvoon. Liikenteellisiä ja liikkumiseen liittyviä vaikutuksia voidaan havaita heti moottoritieosuuden valmistumisen jälkeen. Väestöön ja asumiseen, työpaikkoihin ja yritystoimintaan sekä kunta- ja aluetalouteen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat eri viiveellä moottoritien valmistumisen jälkeen. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeenvaiheen arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen. Oman viiveensä vaikutusten arvioimiseen luo tilastointi, koska useita teemoja koskevat tilastotiedot valmistuvat muutaman vuoden viiveellä.

8 KIRJALLISUUSLUETTELO

Kirkkonummen kunta. 2010.

Kärkinen Timo, Pastinen Virpi, Eklund Pipsa ja Nurmela Sakari. 2008. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus 2008. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan julkaisuja.

Maanmittauslaitos. 2009. Kiinteistöjen ja tonttien kauppahintatilastot.

Matkahuollon aikataulupalvelu. 2010.

Ristikartano Jukka, Murto Risto, Petäjäjärvi Reima ja Tervonen Juha. 2005. Tienpidon hankkeiden vaikutusten jälkiarviointi. Tiehallinnon selvityksiä 20/2005.

Tiehallinto. 2009. Onnettomuus- ja tierekisteri.

Tilastokeskus. 2009. StatFin -tilastopalvelu.

VR:n aikataulupalvelu. 2010.

YKR-aineisto © SYKE ja Tilastokeskus.

9 LIITTEET

Liite 1 Haastatellut organisaatiot ja henkilöt

Liite 2 Kuntien haastatteluteemat

Liite 3 Yritysten haastatteluteemat

Liite 4 Liikennejärjestelmätason vaikutukset

Liite 5 Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin

Liite 6 Vaikutukset yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen

LIITE 1. HAASTATELLUT ORGANISAATIOT JA HENKILÖT

Ajankohta	Organisaatio	Henkilö
18.1.2010	Espoon kaupunki	<ul style="list-style-type: none">• Vuokko Rouhiainen, apulaisyleiskaavapäällikkö• Seppo Suntio, arkkitehti, Espoonlahti ja Suur-Kauklahti• Outi Ervasti, elinkeinoasiantuntija
22.1.2010	Siuntion kunta	Juha-Pekka Isotupa, kunnanjohtaja
22.1.2010	Inkoon kunta	Jarl Boström, kunnanjohtaja
27.1.2010	Oy LM Ericsson Ab	Tiedot välitti Milla Nummenpää, viestintäjohtaja
29.1.2010	Kirkkonummen kunta	<ul style="list-style-type: none">• Tero Luomajärvi, kunnanarkkitehti• Marko Tiirinen, elinkeinotoimenjohtaja• Anna-Kaisa Kauppinen, kunnangeodeetti• Ewa Forstén, yhdyskuntatekniikan toimialajohtaja
3.2.2010	Inkoo Shipping	René Fagersröm, toimitusjohtaja
3.2.2010	Suomen Sokeri	Päivi Paakkari, toimitusjohtaja
9.2.2010	Nordic Aluminium	Peter Högel, toimitusjohtaja
11.2.2010	Pohjolan Liikenne	Matti Kirjavainen, liikennepäällikkö
11.2.2010	Helsingin seudun kauppakamari, Espoon toimisto	Saija Äikäs-Idänpään-Heikkilä, Espoon toimiston johtaja
15.2.2010	Cariitti Oy	Peter Ruokonen, toimitusjohtaja

LIITE 2. KUNTIEN HAASTATTELUTEEMAT

Vaikutukset kunnan kehitykseen ja kaavoitukseen

Miten hankkeen pitkä suunnittelu-aika (aika suunnittelusta hankkeen toteuttamiseen) on vaikuttanut kunnan kehittämiseen?

Miten kunnan maankäytössä on varauduttu hankkeen toteuttamiseen?

Miten hankkeen valmistelu on vaikuttanut maankäytön strategioihin?

Mitkä ovat keskeisimmät ongelmat, joihin toivotte hankkeen tuovan ratkaisun?

Voiko hanke aiheuttaa ongelmia?

Vaikutukset väestönkehityksen ja asumiseen

Miten parannukset rakentaminen vaikuttavat väestönkehitykseen? Onko pysyvää muuttoliikettä odotettavissa kuntaan?

Miten parannukset otettiin / otetaan huomioon asuntoalueiden kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelussa?

Mitä konkreettisia asutustoiminnan kehittämiseen liittyviä kaavoitustoimenpiteitä on tehty etukäteen tien parannuksia ajatellen? Missä asuntoalueet sijaitsevat? Miten uusien asuntoalueiden palveluja tullaan kehittämään?

Miten tie vaikuttaa alueiden viihtyisyyteen (hankkeen lähellä olevat alueet, liikenteen siirtymät muilla alueilla)?

Miten hanke vaikuttaa melun ja päästöjen suuntautumiseen suhteessa asuinalueisiin?

Vaikutukset ihmisten liikkumiseen

Miten parannukset vaikuttavat kuntalaisten työssäkäyntiin (etäisyys, kulkumuotojakauma, säännöllisyys)?

Miten parannukset vaikuttavat kuntalaisten asiointimatkoihin? Onko muutoksia suuntautumisessa?

Onko odotettavissa muutoksia vapaa-ajan matkoissa (kunnasta pois/kuntaan)?

Aiheuttaako hanke estevaikutuksia paikalliselle liikkumiselle vai sujuvoittaa-ko hanke myös paikallista liikkumista?

Liikenneturvallisuus?

Vaikutukset yritysten toimintaolosuhteisiin ja työpaikkoihin

Onko parannetun tien varaan odotettavissa uutta yritystoimintaa / uusia yritysalueita tien välittömään läheisyyteen / laajemmalle alueelle? Mille toimialalle? Mitä ja minkä suuruisia yrityksiä? Onko yrityksiä siirtymässä muualle tien vaikutuksesta?

Vaikutukset kuljetuksiin: Miten arvioitte hankkeen vaikutusta kuljetuksiin (matka-ajat, reittien muutokset, turvallisuus)?

Miten tien parannukset vaikuttavat olemassa olevien yritysten kehitykseen?

Mitä konkreettisia yritystoiminnan kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä on tehty etukäteen tien parannuksia ajatellen? Missä toimitila-alueet sijaitsevat?

Odotetaanko tien käyttäjien vaikuttavan palvelutoimintaan (vähittäiskauppa, tienvarsipalvelut, muut palvelut)?

Odotetaanko tien parannusten vaikuttavan matkailijavirtoihin ja matkailutoiminnan kehittymiseen?

Mitkä ovat tiehen tukeutuvat maankäyttöön ja kaavoituksen liittyvät tulevaisuudennäkymät?

Onko parannettuun tiehen tukeutuvaa maankäytön suunnittelua koordinoitu naapurikuntien kanssa?

Kuntataloudelliset vaikutukset

Onko tien parantamisella kunnan tulovirtoja lisäävä vaikutus (kunnallisverotulot, kiinteistöverotulot, yhteisöverotulot)?

Mikä on tien parantamisen vaikutus kunnan menokehitykseen?

Kiinteistömarkkinat

Mikä on tien parantamisen vaikutus rakentamiseen, kiinteistökauppoihin ja hintakehitykseen (myyntihinta/vuokra) seuraavalla jaolla:

- tontit
- asunnot
- toimitilat

Muut vaikutukset

Onko tien parantamista pyritty hyödyntämään kunnan kehittämisstrategioissa ja miten (yritystoimintaan liittyvä markkinointi ja toimitila-alueiden tarjonta)?

Mitä ongelmia tien parantaminen (moottoritieksi) voi aiheuttaa?

LIITE 3. YRITYSTEN HAASTATTELU TEEMAT

Perustiedot:

- Yrityksen henkilöstömäärä?
- Toimiala, tärkeimmät tuotteet?
- Kuinka pitkään yritys on toiminut alueella?
- Miten yrityksen toimintaa tullaan kehittämään? Onko yrityksellä investointi/laajennussuunnitelmia?

Koetteko kantatien 51 parantamisen yleisellä tasolla

- parantavan toimintaolosuhteitanne vai
- olevan toiminnallenne yhdentekevä (vähäisempikin tie riittäisi)?

Asettakaa tien parantamisen merkitys tärkeysjärjestykseen yrityksenne toiminnan kannalta (tärkein, toiseksi tärkein, kolmanneksi tärkein):

- tavarakuljetukset
- henkilöstön matkustaminen työaikana sekä asiakkaiden ja ulkopuolisten asiantuntijoiden vierailut
- henkilökunnan työssäkäyntimatkat

Tavaravirrat:

Fyysiset kuljetukset

- Millaisia materiaalivirtoja yrityksen toimintaan sisältyy?
- Kuljetus/tavaravirtojen volyymi ja suuntautuneisuus (valtakunnalliset/seudulliset/ paikalliset kuljetukset, viennin/tuonnin osuus)
- Miten tien parantaminen vaikuttaa seuraaviin tekijöihin ja kuinka merkittävä vaikutus on asteikolla ”ei merkitystä”, ”jonkin verran merkitystä”, ”paljon merkitystä”:
 - o kuljetusten nopeus (matka-aika)
 - o kuljetusten täsmällisyys
 - o kuljetuskustannukset

Henkilö/tietovirrat:

Työmatkat

- Mistä lähialueen kunnista työntekijät käyvät töissä? Kuinka kaukaa pendelöidään keskimäärin? Laajentaako tien parantamisen työssäkäyntialuetta?
- Mitä kulkumuotoja yrityksen työntekijät pääsääntöisesti käyttävät? Onko kulkumuotojakaumassa odotettavissa muutoksia tien parantamisen jälkeen?
- Kuinka merkittävä tien parantaminen on työssäkäynnin kannalta?

Työasiamatkat

- Kuinka paljon yrityksessä käy asiantuntijoita / toimihenkilöitä työasiamatkoilla?
 - o Mistä ja millä kulkumuodolla asiantuntijat/toimihenkilöt tulevat? Vaikuttaako tien parantamisen työasiointiin?
- Onko työasioinnin kulkumuotojakaumassa odotettavissa muutoksia tien parantamisen jälkeen?
- Kuinka merkittäviä sujuvat yhteydet Helsinki-Vantaan lentokentälle ovat yrityksenne kannalta? Mikä on tien parantamisen vaikutus lentokenttäyhteyksiin?
- Kuinka arvioitte tien parantamisen vaikuttavan työasiointiin (volyyymi, kulkumuotojakauma...)

Verkottuminen

- Millaista yhteistyötä yrityksellä on (alihankinnat, liike-elämän palvelut)?
- Miten yhteistyökumppanit on valittu?
- Miten fyysinen saavutettavuus vaikuttaa yhteistyökumppanin valintaan?
- Miten tien parantaminen vaikuttaa yrityksen yhteistyöverkostoon? Kuinka merkittävää saavutettavuuden paraneminen on yhteistyön kannalta?
- Miten saavutettavuuden muutokset vaikuttavat vakiintuneisiin yhteistyösuhteisiin?

Yrityksen sijainti

- Miksi yritys sijaitsee juuri tällä paikalla? Kuinka suuri liikenneyhteyksien vaikutus on ollut yrityksen sijaintiin?
- Mikä on tien parantamisen vaikutus yrityksen saavutettavuuteen?
- Onko tieto tien parantamisesta (tai tieto parantamissuunnitelmasta) vaikuttanut yrityksen toimintaan?
- Miten tien parantamisen toteutuminen vaikuttaa yrityksen suunnitelmiin (mahdolliset muutokset toiminnan laajuudessa ja sijoittumisessa)?

Muut tekijät

- Miten tien parantamisen nähdään vaikuttavan yrityksen näkyvyyteen ja imagoon?
- Terveiset tienpitäjälle

LIITE 4. LIIKENNEJÄRJESTELMÄTASON VAIKUTUKSET

Liikennemäärien kehitys kantatien 51 LAM-pisteissä sekä keskeisimmillä rinnakkaisteillä vuosina 2001–2008 (lähde: Tiehallinto).

LAM-piste	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)								01–08 (abs)	01–08 (%)
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Hanasaari	59 606	59 496	58 052	58 484	60 975	59 624	60 952	59 818	212	0,4 %
Soukka	20 999	22 082	22 858	24 263	25 078	25 272	25 775	25 347	4 348	20,7 %
Sundsberg	14 117	14 523	15 559	14 609	15 956	15 856	16 022	15 781	1 664	11,8 %
Jorvas	18 656	19 372	19 273	19 737	20 551	20 216	20 266	19 939	1 283	6,9 %

LAM-piste	Raskaiden ajoneuvojen KVL (KVLRAS)								01–08 (abs)	01–08 (%)
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Hanasaari	4 086	3 990	3 341	3 526	3 999	4 135	4 491	4 393	307	7,5 %
Soukka	939	969	1 037	1 110	1 128	1 158	1 124	1 097	158	16,8 %
Sundsberg	533	571	584	627	675	693	641	606	73	13,7 %
Jorvas	1 139	1 189	1 209	1 273	1 443	1 448	1 357	1 335	196	17,2 %

Tienro / alkuosa / etäisyys - loppuosa / etäisyys	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
11246	1 166	1 201	1 214	1 256	1 158	1 181	1 205	1 215
11253 / 1 / 0 - 1 / 1769	4 204	4 203	5 124	5 380	5 649	5 734	4 623	4 854
11253 / 1 / 1769 - 1 / 4903	4 082	4 204	4 196	4 406	4 626	4 695	4 224	4 435
11269 / 1 / 0 - 1 / 1023	13 882	14 912	15 508	16 283	17 097	15 188	15 310	16 076
11269 / 1 / 1023 - 1 / 5909	2 823	4 849	5 043	5 295	5 560	1 689	1 703	1 788
11271 / 1 / 0 - 1 / 500	3 444	3 138	3 264	3 427	3 598	3 132	3 157	3 315
11271 / 1 / 500 - 1 / 3164	1 441	1 169	1 181	1 222	1 264	1 368	1 395	1 406
11281	3 613	3 721	3 870	4 064	4 554	4 622	4 659	2 737
11311 / 1 / 0 - 1 / 2543	2 831	2 831	3 440	3 612	3 793	3 850	3 325	3 491

Kirkkonummi–Kivenlahti-välin vuosina 2000–2008 tapahtuneiden onnettomuuksien onnettomuusluokat (lähde: Onnettomuusrekisteri).

Onnettomuusluokka	Kpl
Yksittäisonnettomuus	30
Kääntymisonnettomuus	22
Ohitusonnettomuus	2
Risteämisonnettomuus	21
Kohtaamisonnettomuus	12
Peräänajo-onnettomuus	31
Kevytliikenneonnettomuus	4
Hirvieläinonnettomuus	165
Muu onnettomuus	8
Yhteensä	295

Onnettomuustiheys kantatien 51 eri tieosuuksilla vuosina 2000–2008 (lähde: Onnettomuusrekisteri).

	Onn. tiheys (hevat/100 km)
Kt 51 Helsinki–Raasepori	27,6
Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti	51,2

Työssäkäyntivirrat vuonna 2005 (lähde: Tilastokeskus ja YKR).

Työssäkäyntivirrat	2005	
	1 km	5 km
Inkoo-Espoo	128	294
Inkoo-Helsinki	117	334
Inkoo-Vantaa	26	67
Siuntio-Espoo	41	236
Siuntio-Helsinki	36	245
Siuntio-Vantaa	5	46
Kirkkonummi-Espoo	850	2 929
Kirkkonummi-Helsinki	955	3 147
Kirkkonummi-Vantaa	157	531
Inkoo/Siuntio/ Kirkkonummi-PKS	2 315	7 829
Espoo-Inkoo	0	13
Helsinki-Inkoo	3	16
Vantaa-Inkoo	1	3
Espoo-Siuntio	5	33
Helsinki-Siuntio	2	13
Vantaa-Siuntio	0	3
Espoo-Kirkkonummi	789	1 169
Helsinki-Kirkkonummi	325	632
Vantaa-Kirkkonummi	79	159
PKS-Inkoo/Siuntio/ Kirkkonummi	1 204	2 041

Linja-autoliikenteen tarjonta yhteysväleittäin (vuoroo/ma-pe/la/su viikossa) vuonna 2010 (lähde: Matkahuolto).

Inkoo	Siuntio	Kirkko- nummi	→	Helsinki	→	Kirkko- nummi	Siuntio	Inkoo
11	8	49		Ma-Pe		43	6	12
5	1	19		La		20	1	5
5	1	14		Su		13	0	4

Rautatieliikenne

Lähiliikenteen tarjonta yhteysväleittäin (vuoroo/ma-pe/la/su viikossa) vuonna 2010 (lähde: VR).

Inkoo	Siuntio	Kirkko- nummi	→	Helsinki	→	Kirkko- nummi	Siuntio	Inkoo
6	6	46		Ma-Pe		45	6	6
4	4	42		La		42	2	2
3	3	32		Su		40	3	3

Lähiliikenteen matkustajamäärien kehitys (matkustajaa/arkivrk) vuosina 2001–2007 (lähde: RHK).

Asema	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001– 2007 (%)
Luoma	136	149	128	142	121	141	140	3 %
Masala	1 381	1 370	1 476	1 436	1 603	1 634	1 645	19 %
Jorvas	222	233	252	243	265	233	279	26 %
Tolsa	187	208	254	256	260	293	316	69 %
Kirkkonummi	2 644	2 593	3 131	2 818	2 983	3 105	3 207	21 %
Siuntio	308	284	274	252	306	372	311	1 %
Inkoo	45	33	46	47	54	59	58	29 %
Karjaa	298	329	234	263	323	285	301	1 %
Yhteensä	5 221	5 199	5 795	5 457	5 915	6 122	6 257	20 %

Kirkkonummelaisten kulkutapajakauma matkoista, suoritteesta ja liikkumiseen käytetystä ajasta laskettuna (lähde: Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ajoneuvoliikenteen määräpaikkatutkimus 2008).

	Matkaluvut	Suoriteluvut	Liikkumiseen käytetty aika
Kävely	0,6	1,1	15,4
Pyöräily	0,2	0,6	3,2
Joukkoliikenne	0,4	7,7	17,0
Henkilöauto	2,0	30,8	41,8
Muu	0,1	1,4	3,0
	3,3	41,6	80,4
Kävely	18 %	3 %	19 %
Pyöräily	6 %	1 %	4 %
Joukkoliikenne	12 %	19 %	21 %
Henkilöauto	61 %	74 %	52 %
Muu	3 %	3 %	4 %

LIITE 5. VAIKUTUKSET VÄESTÖNKEHITYKSEEN, ASUMISEEN JA KIIINTEISTÖMARKKINOIHIN

Väestönkehitys tarkastelualueen kunnissa vuosina 1980–2008 (lähde: YKR)

Kunta	1980			1990			2000			2008			2000–2008		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Espoo	39 891	95 110	137 409	48 489	117 309	172 629	52 442	138 756	213 271	58 052	153 498	241 565	11 %	11 %	13 %
Inkoo	1 592	3 375	4 060	1 941	4 021	4 723	1 952	4 199	4 873	2 111	4 821	5 575	8 %	15 %	14 %
Kirkkonummi	4 147	13 987	19 919	5 520	18 191	25 366	6 108	21 100	29 694	7 437	25 479	35 981	22 %	21 %	21 %
Siuntio	439	1 546	3 600	340	1 887	4 221	372	2 114	4 853	388	2 491	5 871	4 %	18 %	21 %
Yhteensä	46 069	114 018	164 988	56 290	141 408	206 939	60 874	166 169	252 691	67 988	186 289	288 992	12 %	12 %	14 %

Kokonaismuuttotase tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2008 (lähde: Tilastokeskus)

Kunta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2000–2008 keskimäärin/v
Espoo	1 894	1 017	2 063	210	797	1 321	-18	-418	-51	757
Inkoo	33	80	52	22	63	144	55	70	90	68
Kirkkonummi	177	289	334	401	651	395	359	293	421	369
Siuntio	116	57	75	126	115	72	106	138	58	96
Yhteensä	2 220	1 443	2 524	759	1 626	1 932	502	83	518	1 290

Asuinrakennusten lukumäärä tarkastelualueen kunnissa vuosina 1980–2008 (lähde: YKR)

Kunta	1980			1990			2000			2008			2000–2008		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Espoo	2 640	8 198	14 147	3 878	12 137	20 280	4 612	15 525	25 687	5 199	18 031	30 531	13 %	16 %	19 %
Inkoo	341	944	1 230	435	1 197	1 489	519	1 417	1 735	632	1 795	2 200	22 %	27 %	27 %
Kirkkonummi	604	1 873	3 305	908	2 823	4 820	1 153	3 730	6 269	1 447	4 833	8 069	25 %	30 %	29 %
Siuntio	37	269	981	63	446	1 293	72	566	1 582	90	749	2 046	25 %	32 %	29 %

Asuintalotonttien keskimääräiset neliöhinnat (€/m²) vuosina 2002–2008 (lähde: Tilastokeskus).

Kunta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	02–08 (%)	02–08 (kpl)
Espoo	84	106	114	132	144	162	157	87 %	-62 %
Inkoo	12	12	14	20	26	33	32	160 %	-50 %
Kirkkonummi	48	48	59	76	88	96	108	123 %	-80 %
Siuntio	22	24	22	19	33	35	35	61 %	-43 %

Asuintalojen keskimääräiset kauppahinnat (€) vuosina 2008–2008 (lähde: Tilastokeskus).

Kunta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2002–2008
Espoo	273 000	300 000	333 000	371 000	400 000	445 000	454 000	66 %
Inkoo	157 000	145 000	179 000	183 000	186 000	174 000	198 000	26 %
Kirkkonummi	228 000	221 000	280 000	287 000	303 000	334 000	298 000	31 %
Siuntio	193 000	209 000	205 000	241 000	300 000	339 000	227 000	18 %

LIITE 6. VAIKUTUKSET YRITYSTOIMINTAAN JA TYÖPAIKKAKEHITYKSEEN

Yritystoimipaikkojen lukumäärä vuosina 2000–2007 (lähde: Tilastokeskus).

Kunta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2000–2007
Espoo	9 579	9 819	10 133	10 359	10 701	11 014	11 877	12 660	32 %
Inkoo	273	278	280	289	300	305	354	528	93 %
Kirkkonummi	1 290	1 334	1 323	1 353	1 403	1 495	1 658	1 860	44 %
Siuntio	231	240	255	264	286	296	325	428	85 %
Yhteensä	11 373	11 671	11 991	12 265	12 690	13 110	14 214	15 476	36 %

Työpaikkojen määrä vuosina 1980–2005 (lähde: YKR).

Kunta	1980			1990			2000			2005			2000–2005		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Espoo	11 841	25 777	39 121	23 987	51 931	78 924	28 053	65 602	97 194	30 327	65 830	99 503	8 %	0 %	2 %
Inkoo	252	1 256	1 390	330	1 251	1 352	426	868	944	310	748	803	-27 %	-14 %	-15 %
Kirkkonummi	897	4 635	5 464	3 716	6 702	8 261	3 902	6 457	7 967	4 113	6 652	8 006	5 %	3 %	0 %
Siuntio	22	150	704	63	273	1 010	308	674	1 339	30	382	926	-90 %	-43 %	-31 %

Työllinen työvoima vuosina 2000–2006 (lähde: Tilastokeskus ja YKR).

Tilastokeskus

Kunta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2000–2006
Espoo	110 630	112 525	113 372	113 387	114 997	116 718	119 167	8 %
Inkoo	2 176	2 235	2 280	2 275	2 344	2 425	2 457	13 %
Kirkkonummi	15 082	15 454	15 562	15 857	16 399	16 540	17 145	14 %
Siuntio	2 394	2 416	2 453	2 543	2 596	2 639	2 742	15 %
Yhteensä	130 282	132 630	133 667	134 062	136 336	138 322	141 511	9 %

YKR

Kunta	2000			2005		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Espoo	27 407	73 143	110 630	28 661	75 814	116 718
Inkoo	809	1 897	2 176	896	2 116	2 425
Kirkkonummi	3 340	10 702	15 082	3 713	11 612	16 540
Siuntio	190	1 054	2 394	152	1 103	2 639
Yhteensä	31 746	86 796	130 282	33 422	90 645	138 322

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Opastinsilta 12 A ,
PL 36, 00521 Helsinki
puh. 020 636 0070
www.ely-keskus.fi

ISSN 1798-8101 (painettu)
ISBN 978-952-257-059-8 (painettu)
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)
ISBN 978-952-257-060-4 (verkkojulkaisu)